

いわゆるカントリー・ダメージについて

高見澤茂治

目次

- 一 はしがき
- 二 カントリー・ダメージの意義
- 三 米英に於ける見解の相異
- 四 本邦業界の動向
- 五 本邦におけるカントリー・ダメージの料率その他について
- 六 あとがき

一 はしがき

周知の如く、わが国は、米國ワシントンにおいて、本年八月四日、第五回綿花借款協定に調印し、金額六十万ドル買付推定量三十三万俵、期間は来年七月まで向う十二カ月、金利は米國中金利上昇のため、前回の年三分から三分一厘二毛五糸に引上げられることになった。現在、米綿市価によるところの六千万ドルの借款は、約三十三万

いわゆるカントリー・ダメージについて

俵の米綿輸入を金融することが予想される。また、本年九月十五日の外電は、米国から余剩農産物の買付交渉妥結仮調印が行われることを報じているが、その受入総額は六千五百八十万ドルである。内訳の小麦四十万トン、大麦十万トン、飼料用穀物千五百トンの外に交渉妥結条件を譲歩して、葉煙草千五百トン及び綿花十萬俵を挙げている。米国からの余剩農産物買付交渉が妥結し、調印の運びになれば、前述の綿花借款協定による推定量三十三万俵と、合計四十三万俵の綿花が米国よりわが国に輸入されることになる。

かくの如く、米綿が相当数量輸入されるに当つて、わが国の綿花輸入業者は、米綿の割高と国内の貸付金利低下などの事情による業者負担の増加のため、金融面の操作に多大の苦慮が払われることは当然であるが、一方綿花の輸送に対し、わが国の保険者が、輸入綿花に関する損害の填補に關し、輸入綿花商と密接な關係の下に、種々交渉を重ねているの現状は、綿花の輸入に關するさまざまな問題と絡みあわせて十分研究を要すること、思われる。特に、首題のカントリー、ダメージは、現在、日本の海上保険業界に於ける重大関心事であり、その解釈については各国の保険者（Insurance Experts）が一致せる結論に到達し得ず、目下、論議の対象として一つの課題になつている。されば、以下、カントリー、ダメージについて、若干の解明を加えてゆきたいと思う。

二 カントリーダメージの意義

カントリー、ダメージ（Country Damage）……以下 C/D と省略する……は語義の示す如く、地勢的に都市およびその近郊を離れた地域、いわゆる生産物資の元地に於ける損害を意味するのである。生産元地において物資の蒙る損害といえば、広い意味であらゆる生産物資、すなわち、蔬菜をはじめ麻、茶、葉煙草などの天産

物の蒙る損害を総称することになるが、しかし、一般にいうところのC/Dは、綿花の元地損害を担保するところの海上保険用語として使用される場合が圧倒的に多い。C/Dを直訳すれば「元地損害」ということになり、綿花以外の天産物が蒙る損害をも包含することになるが、現に、綿花産はもちろん海上保険業界において、綿花の蒙る或る特定の地域における損害を指して、C/Dと原語で呼んでいるところの常套語である。

ところで、各国海上保険者のいうところの、或る特定の時点、或る特定の地域の場合において蒙る綿花の損害を意味することはもちろんであるが、その特定の時点の特定の地域的範囲に関する見解が、ほとんど一致しておられない現状である。畢竟するところ、C/Dに関するそれぞれの見解に、主観的要素が強く表現されているため、ときに広義の拡張解釈となり、ときに狭義の限定解釈となるのである。したがって、綿花の蒙る損害は、その時期と場所によつて甚しく解釈が相異なるのである。

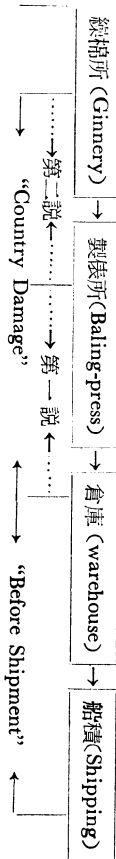
すでに述べたる如く、綿花の蒙るC/Dの特殊性を現しているところの、地域的範囲に関する海上保険者の見解は、各国共に一致せる結論を出しておらない如くであるが、世界各国の海上保険者の綜合的見解は、大体、次の二つに區別されることにならう。すなわち、

第一説は、綿花が生産元地の倉庫に保管され、その倉出しに際し、貨物保険契約の締結のとき、すでに蒙つているその損害に全く気付かず、後日、綿花を仕向港に陸揚げしてから、はじめて、その損害を發見し、これは謂うところのC/Dなりと称し、保険者はその損害の填保に應じないことを原則とするというのである。但し、特約を以つて、これを填補する場合はこの限りに非ずとする。

第二説は、綿花の倉出しのときは、その梱包の外装は全く異状なく、したがつて、貨物保険契約の締結対象と

成り得るがゆえに、C/Dとは、必ず綿花が梱包される以前に、すでに蒙つた損害でなければならぬことを条件とするというのである。綿花が製俵圧搾機(Baling Press)にかけられ、包装(Press Packing)される工程以前に、かゝる損害の発生する可能性は大いにあり得る。^④

C/Dに關する、この二つの見解の相異は、要するに、C/Dの解釈にもとづく広義、狭義の問題に外ならないのである。すなわち、周知の如く、綿花は畝から收穫したまゝのものは、多量の棉花種子を包含している。これを実棉(Seed Cotton)と称し、種子を除去してから繰綿工場(Ginnery)に送られ、繰綿機(Cotton Gin)に掛けられる。次いで、製俵圧搾(Baling Press)されて、いわゆる綿花(Raw Cotton)となり、綿糸(Cotton Yarn)を紡ぐ段階を辿るのである。これを、C/Dとの關係に於いて図示すれば、^⑤

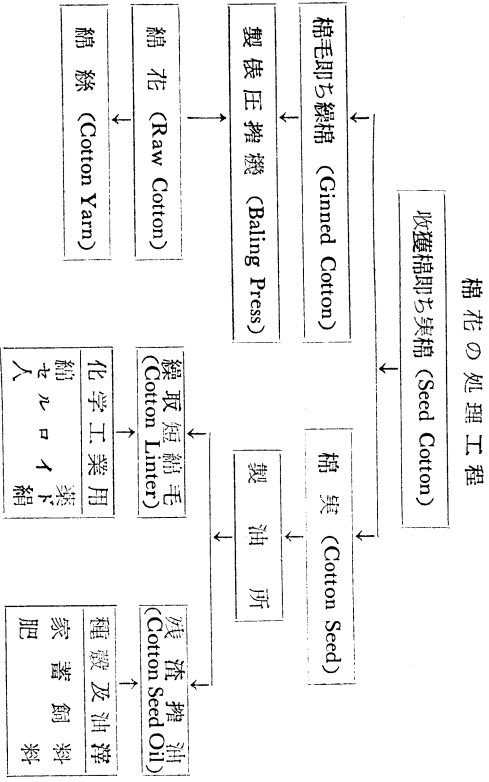


(註) 図面の第一説、第二説は、前述のC/Dに關する、特定の場合における特定の範圍を示す見解である。

さて、米國からわが國に輸入される綿花は、ほとんど、CIF建にて取引されている現状である。そもそも、米國の保険者はフール制をとり、綿花に付保する様式も、いわゆる「通し(Through)」の繰作工程を辿り、棉摘み↓繰縮↓製俵圧搾↓倉入れ↓船積……(Picking→Ginning→Baling Press→Storing→Shipping)と、終始一貫したところの内國保險(Inland Insurance)と海上保險(Marine Insurance)とが、つねに、密接な連絡の下に行われているのである。したがつて、C/Dの填補に対しても非常に便益が与えられることになる。米國の保險

業者および荷主 (Shipper) が、CIF 建にて取引を強調する有利性は、じつにこゝに存在し、これが綿花輸出業者 (Shipper) のキー、ポイントでもある。

綿花の処理工程 (図示参照) において、繰繰が濡損または汚損したまゝで、製俵圧搾機 (Baling Press) にか
けられ、後日その損害が発見された場合、保険者は、自己の責任にあらざる危険なるをもちてその填補を拒絶す
るという解釈を打ち出しているのは、前述の第二説の見解である。しかし、現在では、特約をもちてその危険を
担保している場合が少くない。



いわゆるカントリー、ダメージについて

①②③ A Handbook on Marine Survey for Claim Settlement in the conformity with all Terms and Conditions of B/L and Marine Policy of Insurance (pp. 76-79) by Capt. N. Matsuyana

特に、わが国の保険業界において、かかる、第二説の見解の如き態度を堅持せんか、ほとんど保険契約の皆無を来す惧れなきにあらず。したがつて、わが国の保険者は綿花商との特約によつて、すなわち、シツパーに対する求償を建前として、保険料は、マリーン、リスク(Marine Risk)に対するものとは、全くその性質を異にするところの立替払いによる金利、求償に要する費用、雑費、その他事務処理費などであるとの解釈の下に、これらを綿花の輸入業者に、その意味を徹底せしむるためC/Dの定義を定め、且つは覚書を交換し、本来の任務をいさゝか脱却しているかの感あるリスク(Risk)を担保し、その損害を填補している傾向が強いかに想われるのである。

すなわち、第二説の見解は、その損害が綿花の包装(Cotton Bale)内部に存在するか、はたまた、内部より発生したものでなければならぬことになる。したがつて、綿花の外装のみにある汚損または濡損、ないしは外部から加えられたと認められる損害、しかも、その痕跡から判断して、たしかに、生産元地において発生した損害であると認識しても、第二説の見解によれば、これらは、C/Dであると断定しないことになる。畢竟、綿花のC/Dは、繰綿工場(Ginnery)から製俵圧搾(Baling Press)され、梱包(packing)されるまでの間において発生したものに限定されるのである。

しかし、第一説の見解によれば、綿花の蒙る損害の範囲も広く、第二の見解の場合をも含めて、その損害が主として製俵圧搾所(Baling press)から倉入れ(Storing)されるまでの間に発生した外部的損害を称してC/Dなりといふ、付保倉出しから船積(Shipment)までの間に生じた損害は、前掲図示の如く、「船積前の損害」

(Damage before Shipment) と称して、明らかに、損害の用語を区別して用いているのである。

ただし、実際問題として、これらの二つの場合を厳然と判定区別することはきわめて困難である。けれども、その用語に対する定義としての妥当性は認められる。元来、棉花が船積される以前に被つた損害を、徹底的に究明すること自体が仲々むづかしいことであるが、以上述べた如く、厳密に言えば、C/D と船積前 (Before Shipment on Board) とは、全く別個の定義にもとづいて、その損害が区別されなければならない。

したがって、鑑定人報告書 (Survey Report) に C/D と記載されている場合は、その損害を填補しないけれども、「Before Shipment on Board」ならば付保倉出しから船積までの期間において発生したものであるから、当然、損害を填補し、支払いを行うべきであるという場合が起つてくる。ゆえに、これらの区別を混同して、棉花が船積前に被る損害は、すべて、C/D なりとすることは、はなはだ逸脱した解釈といわざるを得ない。

三 米英における見解の相異

前述の如く、C/D に關する見解は、各国それぞれ、その解釈を異にし、現に、一九五三年九月、スペインにおいて開催された国際海上保険連合会の議題として、C/D が取挙げられたにも拘らず、米英兩國の見解は、ついに一致するを見るに至らなかつた如くである。この C/D に關する米國農務省 (United States Department of Agriculture) の定義を挙げるならば、(これは今から約二十年前に發刊された "Country to Market" 誌上に掲載された、アルストン、ヒル、ガーサイド (Alston Hill Garside) とらう人の C/D に關する見解と多少の表現こそ異れ、その内容が殆んど一致していると云われているところは、C/D の解釈に客観性が認めら

れるもの(カウステヤウ)

“Country damage or weather damage is the damage or deterioration of the fibre caused by the absorption of excessive moisture from the exterior, which may result from the exposure of the bale to the weather, or from storing it on damp ground or floor. Weather damage is easily distinguishable by the discoloration of the fibre and their weakened character. If the damage is excessive, the fibres become heavily stained and mouldy and matted together stiffly like starched felt. In some cases they may even lose the appearance of fibres altogether. Damaged bales, to be merchantable, must be reconditioned by having the damaged fibre entirely picked off.”

(カントリー、ダメージまたはウェザー、ダメージ「天候損害」とは、梱包が野外に曝らされるか、あるひは、湿つた土地や床の上に貯蔵されることによつて発生する、外部から過度の湿気を吸収することが原因となる繊維の損害または変質をいう。ウェザー、ダメージは、繊維の変色ならびに品質脆弱によつて、容易に判別し得るものである。過度の損害を蒙れば、繊維ははなはだしく汚点がつき、黴が生じ、糊でかためたフェルトの如く纏れてこちこちになる。ときに、繊維の外観を全く失つてしまうことすらある。損害を蒙つた梱包が、商品として取扱われるためには、損害を蒙つた繊維を完全に除去して、ふたたび手入れをしなければならぬことになる)

米国のこの定義は、前述の第一説の見解に属し、綿花が荷造りされたのちに発生せる損害であることは明瞭で

ある。このことは、英国ロイド会社発刊の鑑定人手引 (Lloyd's Survey Handbook) の綿花の部に、
“Country Damage—Some goods may suffer by what is commonly termed “country” damage, namely
damage occurring up country or during transit to the port of shipment, such as damage due to
exposure to the elements, contact with mud, sand and other extraneous matter, general staining,
&c., and reference to the comments under individual commodity headings may assist a surveyor
to decide whether damage to cargo can be so classified.”

の如く述べている。

米国の定義にいうところの、「湿気のある土地または床の上に貯蔵される結果」とは、綿花の輸送が始まり、それが継続されている間は貯蔵の必要もないから、C/Dは、輸送開始前ということになる。しかし、繰綿工場 (Ginney) で繰綿 (Ginned Cotton) になった綿花が、製俵圧搾所 (Baling Press) に送られ、圧搾製俵された綿花が、元地から船積港の倉庫に保管される。商談の成立を待つてはじめて海外へ輸送されることが、綿花貿易取引の常例であるから、輸送の途中、貨物が貯蔵されることもあり得るし、また、この場合、船積港における貯蔵中に発生したC/Dは、つぎの海上輸送から視れば、明らかに輸送開始前に生じた損害 (Before Shipment Damage) ということにもなる。また、生産元地からの輸送を、一括して考えれば輸送開始後に発生したC/Dということにもなり得る。いづれにせよ、生産元地におけるよりは、船積港における倉庫の施設の方がはるかに完備している関係上、C/Dは、船積港におけるよりは生産地における方が、その損害発生比率が大であることは容

易に考えられる。

さらに "Cotton and Cotton Market" 誌上に掲載された ハッバード (Hubbards) 氏の C/D に関する見解は、「綿花が戸外で外気に曝されると包装の外部が腐蝕され、その腐蝕が包装の内部へ次第に拡まつて行く。また、綿花の梱包が、底板なしに地面に接触したまゝ放置されれば、梱包の底は泥土に浸されて凝結し、已には綿花が腐蝕される。これが、いわゆる、C/D であり、腐蝕された綿花は、積出しまでに完全に除去されなければならぬから、相当な経費用を必要とする」というのである。この見解は、棉花の蒙る外気にもとづく風雨損害と、地面との接触によるところの泥土損害を指摘しているものと思われる。これは、要するに、C/D とは、ウェザー、ダメージ (Weather Damage) をも含め、

- (一) 外気に曝された結果生ずる風雨作用と湿気吸収作用のみならず損害、
 - (二) 地面又は床との接触による過度の吸湿作用と泥土作用の原因する損害、
- ということになる。

かかる損害を被つた綿花は汚染変色を伴い、あるひは、黴臭を生じ、更には、進行してフェルトの如く凝固してしまふ。この限界にまで達した綿花は、米国の C/D 定義に述べる如く、さらに棉花纖維としての価値は全く喪失して、商品の取扱いは出来なくなる。この状態における綿花を "Country Damage Cotton" と呼ぶことができる。

こゝに、C/D の意義ならびにその填補に関する米英両国保険市場の慣習の相異を明らかにする好個の文献として、一九五三年四月二十三日発刊、英国の海上保険に関する雑誌フェアプレー (Fairplay) 誌上に掲載され

に“Country Damage on Cotton”と題する特別記事がある。これは、わが国の海上保険会社ならびにその関係方面以外には余り備えておられないと想うから、原文をそのまゝ掲げて見よう。この記事は、米国の“Cotton Trade Journal”誌編集長、米人ロス(Ross)氏が、前記フエーブル誌に寄稿したものを、同誌の記者が要約して紹介してあげた。ところがこの同誌記者の意見が加えられたら、同時に「英国の慣習に非ず」(Not British Practice)の項目は、全部同誌記者の見解と見るべきである。

“FAIRPLAY”……April 23, 1953.

COUNTRY DAMAGE ON COTTON

(By Our Marine Insurance Correspondent)

I have received from Mr. Seton Ross, Managing Editor of the COTTON TRADE JOURNAL, of Memphis, Tenn., U.S.A., a long and interesting letter arising out of the letter from Mr. G.J.B. Edge in FAIRPLAY for 12th February last. Mr. Edge, it will be remembered, referred to certain criticisms in the COTTON TRADE JOURNAL of foreign receivers for claiming as “Country Damage” “ordinary transit damage of trifling poundage,” and suggested that it would be interesting if the writer of those criticisms would give examples of what he considers Country Damage to be. Mr. Ross responds generously; so generously in fact that space prevents any full quotation

of his remarks. He cites Mr. John McKee's definition which was quoted in FAIRPLAY of 20th November last year. He says Country Damage could be the result of sand blowing into bales; heavy fog carrying humidity which is accompanied by rapid changes in temperature. He refers to the long time a bale of cotton may remain, first in the gin yard and subsequently on a railway siding in the open. He makes the point that, from the time a bale is ginned to its arrival at final destination, its ownership may change any number of times, and he says that, as long as a bale is stored in the open, it is exposed to weather and "Country Damage" may occur.

The Insurance Angle

There is much else in Mr. Ross's letter about the nature of Country Damage of interest to underwriters, but not immediately pertinent to the question of coverage. From the insurance angle, for instance, he quotes Mr. Macquis James's "Biography of a business," fixing the premiums from cotton business in the early days of this century at \$ 10,000,000 per annum, and citing the Government's estimate of the Country Damage loss in the 1904-5 season at more than \$ 5,000,000. He quotes Mr. William D. Winter's Marine Insurance, criticising the poor baling of cotton and saying that, unfortunately, underwriters have assumed liability for this damage, with the

result that there has not been the same incentive to better bale protection than there would have been had the loss fallen on shippers or consignees, but he quotes from the 1919 edition, and in his recently published new edition Mr. Winter adds: "It is true that a measure of process has been made in the better compression of the cotton under the Webb system, but much remains to be done before the package is produced that can compare favourably with the Egyptian bale." Mr. Winter certainly says nothing about the payment of claims for Country Damage incurred outside the insured transit of a policy.

American Practice

Mr. Boss next says that American underwriters have always offered to include Country Damage under a clause reading:—

This policy also covers the risk of Country Damage on shipments insured hereunder... subject to settlement at destination.....in accordance with customs and usages at the port of destination unless otherwise specified in certificate, special policy or declaration, with the consent of these assurers. No claim for loss of or damage to cotton picked or reconditioned in the United States, nor for any cost or expense in respect of such

picking or reconditioning, shall be recoverable hereunder.

Country Damage is not covered on cotton linters nor on Cost and Freight or similar shipments nor local sales, nor on shipments to ports or places in the United States, Canada, Mexico, South or Central America, Cuba or West Indies.

Rate Reductions

Mr. Ross goes on to say the rate for Country Damage carries with it a good record return so as to encourage the shipment of clean cotton. In the early days the rate was as high as 40 cents, and from year to year the experience improved and the rate was reduced as the claims for Country Damage at destination became negligible.

An important point made by Mr. Ross is that "American underwriters never considered covering Country Damage on shore in the United States where the losses would be adjusted on shore until the season 1951-52, and this was done because foreign competition agreed to this practice as a competitive measure. It appears that this has resulted in a complete break-down with respect to the practice of responsibility" In the past, Mr. Ross continued, as well as today, American

underwriters covering Country Damage on export shipments agree to pay Country Damage losses PER SE at foreign destination in accordance with the survey reports and custom and usage at the port, regardless of how, when and where the Country Damage might have occurred.

An Important Point

This is the most important paragraph of Mr. Ross's letter, for it seems to settle the question that in the American market the insurers pay Country Damage claims incurred before the inception of the risk. Mr. Ross says: "It will readily be seen that this is a departure from the generally accepted insurance principles; however, the very nature of Country Damage and its treatment under the insurance contract represented somewhat an additional service to American cotton shippers in view of the fact that the insurance companies settling agents were already at the foreign destination, and would be handling particular average claims. The more issuance of a cotton special policy under an open policy issued by an American insurance Company automatically assumed the risk of Country Damage, even though the ownership may have been attached at the gin; at the railroad siding; at the compress; at the port, or even f. o. b. steamer."

Mr. Ross concludes by saying that it will be readily appreciated that Mr. T. Yokoh, who first raised the question, is correct in his statement to the effect that underwriters pay Country Damage irrespective of whether it was incurred within or without the insured transit.

Not British Practice

That may be so, in so far as American underwriters are concerned, but I can only repeat with emphasis that it is not the practice of British underwriters. It is not a question where the ownership of cotton attaches, it is a question of when the risk under the policy attaches. I have consulted a number of practising claims adjusters, among them a leading authority who, through his position in the market, has a very wide experience of all types of cargo claims. He, and all those whom I have consulted, say, without qualification, that they would reject a claim for Country Damage if there was evidence that the damage was incurred outside the insured transit. All the authorities agree that to depart from this accepted principle of marine insurance would create a most dangerous precedent. They admit that, in the case of reinsurances, it may well be that claims paid by American underwriters on what now appears to be established American practice, would probably be settled, but they are emphatic that they, themselves, would not settle any

claim, whether for Country Damage or any risk covered by the policy, if the loss or damage were incurred outside the insured transit. Since, however, there seems to be a difference between American and English practice on this issue, it might be well that the whole question should be discussed on an inter-market basis, and it might well be desirable that it should figure on the agenda of the next conference of the International Marine Insurance Union.

右の記事によつて、C/D 填補に關する米英兩國における慣習の相異が明確にされた訳であるが、米國の慣習の主なる点は、「保險会社のクレーム精算代理店が、海外の仕向地にすでに設置され、単独海損クレームの精算に當つてゐる実状にもとづき、米國の綿花出荷人に対して何等かの追加的サービスを提供する」というところにある。しばしば述べた如く、C/D は船積前に發生した損害であるから、「Clean B/L」が發行されていたにせよ、その損害は出荷人が負担すべきものである。同時に、荷受人が C/D 損害を立証すれば、出荷人はその求償に應じなければならぬ。それには、単独海損の場合と同様に、仕向地に於ける検査、鑑定が必要になつてくる。しかも、損害額に対する支払をせねばならない。そこで、海上保險会社が海外代理店の有する機構を利用してその損害の査定、ならびに、損害額の支払をする。これが、米國の慣習の生じた重要な点である。

現に、わが國の海上保險会社の C/D に対する見解も、C/D は船積前の損害であるにも拘らず、これをカバーするといふことは、本来ならば、当然、売買当事者間において解決されなければならない問題であるけれども、長年に亘る綿花取引の経験から、便宜上、保險会社がその損害を処理し、売手は、将来、保險会社の求償に

応じ、自己又は内国危険 (Inland Risk) をカバーせる保険会社において清算すべきものである、という解釈を下している傾向がある。

四 本邦業界の動向

前述の如く、わが国へ輸入される米綿ならびにメキシコ綿は、すべて C I F 建で取引されている。C / D が米綿ポリシー (Policy) でカバーされ、仕向地における契約所定のコントローラー (Controller) によつて、その損害が精算されている現状においては、たとえ、日本側に如何なる事情があろうとも、C / D の損害程度が左右されるものでないことは明らかである。しかも、C / D クレームは、その損害率に関係なく支払われているため、些少なとるに足らない苦情、いわゆる、ペテ、クレーム (Petty Claim) に、多大の手数と経費を要し、綿花輸入商には、直接関係はなくとも保険者にとつては十分検討すべき問題であらう。

現に、わが国の保険会社は、米綿およびメキシコ綿の輸入に際し、有力なる綿花輸入商と共に、従来の C I F 建を全面的に C & F 建に切換えを企画し、海外のシツパーと交渉を重ねつゝある。この問題は、戦後民間貿易再開当時より、海外事情の変転などのため幾多の困難を克服し、さきに、雑綿に対する本邦保険会社附保の可能性が具現するに至つたのである。しかしながら、わが国綿花輸入業者全般に亘る借款綿の C & F 建切換えは、種々の状勢から見送られているの現状である。わが国綿花商としても、借款米綿については、取引条件 (Terms) の変更に関し、過去において幾度か米国側シツパーと交渉を重ねてきたのであるが、わが綿花商がもう一つ積極的でなかつた最大の原因は、交渉の都度、シツパーと米国側保険会社との強い結びつきを見せられもし、交渉を強

硬にせんか、たちまち商取引万般にわたつて、種々支障を来たすの窮地に陥ることが明瞭であるところにあつた
ようである。

ところが、昨年以來、米国側新綿の好收獲に加うるに、消費国の為替事情の悪化などが原因し、シツパー間の
競争も激甚となり、いわゆる、セラーズ、マーケット (Seller's Market) から、バイヤーズ、マーケット
(Buyer's Market)への移行がいろいろしく目立つて来たのである。現に、米国最大のシツパーたる某社においてす
ら、タームズ (Terms) の変更(このころつて、いたづらに、商機を逸するが如き愚は避けべきであるといつて
いる事実が現われている。また、わが国有数の綿花商たる某社の如きは、もし、この米綿輸入タームズの切換え
が実現すれば、その取扱量は、年間四万俵以上にのぼり、保険料も約一千万円の取引と称されているのである。

最近、わが国の綿花商より、C & F 建切換の交渉に対する、米国側シツパーの通信によれば、「シツパーと
しては、Clean B/L を受取つた場合、その後に生ずる損害に対して全く関係がない」と、Clean B/L が発行さ
れている以上、その後、発見された C/D に対しては、シツパーおよび米国側保険会社は、一切その責任を負わ
ないこと」の点を明示して来ている。これについての見解は、前述の通り、その損害が船積前のものであり、こ
れをカバーすることは、長年の綿花取引の経験上、本来、売買当事者間で処理すべきものを、便宜上保険会社が
損害として取扱ひ、売手は、將來保険会社の求償に感じて、自己またはインランド、リスク (Inland Risk) を
カバーせる保険会社において、精算すべきものであると解釈しているのである。

この場合、シツパーが、オーション、ヴォエージ (Ocean Voyage) を附保する C I F 建の場合において、い
わゆる「通し附保」(Through Insurance) の形態を取り、インランド、リスク (Inland Risk) を担保する保

險会社と、オーシヨン、リスク (Ocean Risk) を引受ける保険会社とが同一であるから、求償は一巡して、結局は一つの保険会社が填補の責任を負うことになる訳である。ところが、C & F 建の場合は、オン、ボード (on board) を限界として、保険会社が別個に存在することになるゆえに、一方の危険を、他方の保険会社がカバーするという如きことは、これを極力避けんとするのが当然のことであり、ここに、取引の売買当事者、または、その損害を附保せる保険会社間において求償関係が生じて来るのである。この場合の求償問題は、応々にして、相互の力関係が加わり、求償問題を左右する傾向が強いから、米綿保険を日本側において、附保することについての絶大の脳みと最大の難関が横たわつていゝと言えるのである。

この点について、本邦保険会社の参考にするべきは、米綿輸入の C/D レートを同じくする印度において、如何にそれが処理されているかという点である。周知の如く、印度に輸入される米綿の大部分は、C & F 建で買付けられており、米綿保険事情を徴するに、C/D に関しては、英国の慣習にもとづいてシツパーに求償し、クリーン B/L である関係上、シツパーは、その責任を負わないことを主張するため、必然的に、交渉の相手は船会社となるのが通例である。先年、カリフォルニア州における水害による巨額のクレームも、その相手方は船会社であつたと聞いている。なお、印度においては、米国側シツパーは、ケリーン B/L の場合、C/D クレームに應じない態度を示している如くである。

C/D は、すべて求償を建前とし、その保険料もマリーン、リスク (Marine Risk) に対するものと、その性質を異にし、立替払による金利、求償に要する経費、その他事務処理費などに関するものであることは、前述した通りである。なお、求償事務を具体的に、嚴格におこなえば、サーヴェー、フィー (Survey Fee) など、却

つて経費がかさみ、種々困難な事情が潜在していることも否定できない。

しかし、前掲「フエアーブレ」誌上において述べられたロス氏の一節に、「米国内の競争者は、一九五一年二年度までは、米国内でクレームが査定され、米国内でのC/D担保を考慮したことはなかつたが、外国の競争者たちが、クレームの引受をやるようになったから、米国内も競争手段としてクレームの引受を始めるようになった」云々、とある如く、米国の保険会社は、各地の主要都市に設置せる代理店機構を利用し、シッパナらびに船会社と、着々交渉を重ねつゝある現状を眺めるとき、わが業界においても、C/Dに関する一層の関心と積極的な処理工夫が講ぜらるべきに考えられる次第である。

五 本邦に於けるカントリーダメージの料率その他について

一九五三―四年度輸入米綿タリフに依れば、米綿ボールならびにノース、アメリカ、グループ共に、日本および印度向の米綿C/Dレートを、それぞれ一〇セント―一二・五セントに規定し、他方、日本および印度以外の諸国の仕向地に対しては、五・五セント―六・五セントとしている。このように、C/Dレートを綿花の仕向地によつて区別することは、一九五三―四年度の綿花年度における始めての現象であつて、一九五三―三年度タリフでは、(一)米綿ボール……カリフォルニア、アリゾナ両州において圧搾製俵した綿花は、一三・五セント、その他の州においてプレス、ボール (press bale) した綿花は、六・五セント、(二)ノース、アメリカ、グループ……圧搾製俵した州の如何に拘らず、一率に一〇セントと規定している。仕向地による区別は全くなく、ただ、米綿ボールの場合のアリゾルニヤ、アリゾナ両州においてプレス、ボールした綿花のみに高率を課しているが、これは

むしろ、妥当であると思われる。C/Dの性質上、日本及び印度向と欧州向とを区別するが如き、綿花の仕向地によつてその料率を区別することは甚だ不合理であつて、これがために日本の綿業は英国を始め欧州綿業に比して競争上非常な不利の立場に置かれることになる。このことは日本及び印度に向けて積送された多量のカリナオルニヤ、アリヅナ両州の綿花が未曾有のC/Dクレームを発生した事実にもとづいて採られた措置と推測される。わが国が輸入する米綿は、かならずしも、カルフォルニヤ、アリヅナ両州の綿花に限らず、他の州、すなわち、テキサス、ミスシッピなどの州で産出する綿花もある筈である。昭和二十七年度においては、カルフォルニヤ、アリヅナ両州産出の綿花に比較して、米綿ブルーの場合は、約七セントほど低率であつたが、翌二十八年度からは、一率に一〇セントとなり、テキサス綿の如きは、三・五セント(六・五セントから一〇セントに)引上げられたことになる。他方、英国をはじめ欧州諸国の仕向地に積送される米綿は、テキサス綿が一セント引下げられて(六・五セントから五・五セントに)、カルフォルニヤ、アリヅナ綿が一三・五セントが八セントに引下げられて、米綿ブルーの場合五・五セントとなつている。ノース、アメリカのタリフにおいても大体同じことが言える。すなわち、カルフォルニヤ綿の輸入に當つて、日本は一〇セントのC/Dレートを課せられるに對して、欧州は三・五セントに過ぎないから、そこに、四・五セントの差が生じ、結局は、綿花価格のベシスに織込まれて来ることになり、米綿の最大の輸入国であるわが国は、印度と同様かゝる差別的なC/D料率を課せられていることになり、全く理解し難き実状と言わざるを得ない。

日本および印度向綿花は、従来より、カルフォルニヤ、アリヅナ両州産のものが多いとの統計的根拠に因ると考えられないこともないが、損害率が、それ程大きくないテキサス綿も同一に扱われること、たとえ、カルフォ

ルニア綿のC/Dクレームが続出し、損害率が大であるにせよ、元来、綿花の生産者に根本的の責任があるC/D損害に関して、荷受主たる日本および印度側においてのみ、その責任を課せられるが如き印象を与える差別的C/D料率は、公平妥当であるとは考えられないところである。ともかく、かゝる措置を採るに至つた米側側別險者間に、「日本および印度向は条件が悪い」との考え方が根底をなしていることは明瞭であり、その原因を究明することによつて料率の改善が行われるものと思われるのである。

印度の場合を考へてみるに、一九五一年度カリフォルニア、アリゾナ産米綿が印度において莫大なC/Dクレームを惹起したことは、当時広く知られたところである。すなわち、十六万俵の輸入米綿に百万ドル以上のぼる異例のクレームを引き起し、印度側輸入業者と米側綿花輸出協会および個々のシツパーとの間に、種々論争が交されたのであるが、結論的には、米側側と印度側との感情的対立と共に、C/Dに対する見解の相違が認められるのである。

この場合米側側と印度側の意向は、大體、次の如くである。すなわち、

(A) C & F 契約においては海上保険は、買手たる印度側がC/Dをも含めて附保すべきである(一部の印度側シツパーはC/Dを印度側險者に附保しておらないが)。したがつて、C & F 契約におけるシツパーの保險責任は船荷証券署名と同時に終る。

(B) 米側綿花輸出協会が、各シツパー宛に発した通告によれば、「C & F 健にて米綿を買付ける場合、C/Dは買手にて附保すべきであつて、シツパーに責任無し」。

右によつて明らかな如く、印度向の米綿は、ほとんどC & F 建契約で、買手がC/Dを自国の險者に附保し

ておらなかつたことは手落ちであり、他方、CIF建契約の分はC/Dクレームが敏速に精算されていた点から観れば、印度側の要求は、シツパーに対する保険責任というよりはむしろ商業道德の追求と見られ、印度側の要求はに応ずるか否かは、各シツパーの個々の問題であるが、ほとんどこれに応じておらない如くである。印度の場合、米国の言分は妥当性が認められ、印度側から提出したクレームは当を得ておらず、やや感情的の趣がある。しかし、これによつて、米国側シツパーならびに米国保険者に、「印度向は条件が悪い」、との印象を与えたことは頷けるのである。さらに、陸揚げ後、適切な措置が敏速に採られておつたなら、その損害も最小限度に喰止められたであらうことを、米国側シツパーの間に言われているなどの点から、印度諸港における陸揚げ後の状態をも考慮に入れて、印度向米綿に対しては區別されたもの、如く考えられるのである。

しかしながら、日本の場合はすべてCIF建契約によつて輸入されているのであるから、印度の場合とは状況が大いに異なるのである。C/Dが米綿ポリシーでカバーされ、仕向地の契約所定のコントローラーによつて精算されるものである以上、日本側の事情によつて、C/D損害の程度が左右されるものでないことは前にも述べた通りである。

先般、日本の綿業視察に來られた前掲“Cotton Trade Journal”誌の編集長、ヒツクマン氏はC/Dの問題に觸れて、一九五三年十一月五日附同誌上に、大体、次の如き意見を述べている。すなわち、

「些細なC/Dクレームを除去することは、最終消費者にとつて経済的節約になる。輸入業者は、はたして現在のC/D精算方法を喜んでゐるだらうか、決して好んでおらない。輸出業者も好んでおらないことは確かである。さすれば、かかる不健全にして不経済なるC/Dの精算方法は改善されるべきが当然である。しかれば、改

善策とは何ぞや。スクラップ取引で、重量目減りについて通常二パーセントのアラウアンス (Allowance) 「目引」が認められておるように、綿花取引においても、C/D に対して一パーセントのアラウアンス (すなわち、五百ポンド俵について五ポンド) を認むべきである。日本の保険者の意見として、米綿の包装は世界中で最悪である、と言われているが、日本に到着する米綿の状態は、米綿が如何に粗雑な包装であるかを物語る顕著な例であらう。」

以上ヒツクマン氏の意見によつても明らか如く、日本向米綿の C/D クレームが多いことは、結局、米国側にその大半の責任があるとも言い得るのである。同氏の述べられているところの、C/D にアラウアンスを附する方法も、有効な改善策の一つには相違ないが、それにも増して考慮すべきことは、綿花の包装の改良と積付その他に対して、多大の関心が払われなければならないことである。同時に、また、C/D の損害防止策が講ぜられ、差別的料率の改正が行われるよう、米国側の機関に強力に提案されることが望ましい。

六 あ と が き

本稿は昭和二十九年十月三十日三十一日の両日、中央大学に於いて開催された、第十四回日本商業英語学会総会における研究発表の原稿に、その後の資料を徴し不十分ながら C/D に関する理論ならびに実務の両面より検討を加えたものである。なお、C/D に関する解釈見解に幾多の誤謬があるやを懼れる者であるが、大方諸彦の御叱声を乞う。

稿を草するに当り、特別な資料を提供して下さった実務家として活躍しておられる山名晴造氏に茲に厚く感謝の意を表したい。また、各部所において煩をさけ一々指摘しながら、「損害保険研究」誌第十六卷第一号に執筆された、横尾登米雄氏ならびに“A Handbook on Marine Survey for Claim Settlement.”の著者松沢直哉氏両氏に敬意を表し、少なからず御労作を参考資料にさせて頂いたことを深謝する次第である。