

## ブランド保護の高い代償

国際貨物輸送で使われる海上貨物保険証券は、標準フォームでは、専ら物的損害を担保する。ブランド保護約款はこの担保範囲を拡張するものだが、約款によっては、クレーム精算時に保険事業者の権利を著しく制限するので、保険事業者が被る損失発生の可能性は増大している。



picture alliance/AP Photo

Brand protection clauses protect manufacturers of Luxury goods.

ブランド保護約款(BPC)は、殊に自動車関連の保険証券にその適用例が見受けられ、現実には発生しているあるいは発生が推定される物損によってブランド名が毀損する危険から保険契約者を守っている。近年、自動車専用船を巻き込む大惨事がいくつも発生しているが、中には自然災害が関与するものもある。殊に天津港の爆発は一際目立った事件で、港湾地区に集積されたそれぞれ製造元を異にする車両約 68,000 台が被災している。それらの中のあるものには財物保険の、ほかのものには海上貨物保険のカバーが提供されていた。これら車両に対して、保険金がどのように支払われるかは目下のところ、定かではない。今後の予想としては、ほとんどの海上貨物の保険証券にはブランド保護約款が付帯されており、各メーカーはそれに基づいて、例えば化学汚染の疑いなどを理由に、外見上無キズの車両について全損を通告することが可能になると思われる。メーカーにしてみれば、社会的評価が低下する、また将来的な賠償請求を受けるといった危険を敢えて犯すことには二の足を踏まざるを得ないからだ。

これは、自動車専用船“クーガー・エース”のケースにも当てはまる。この運搬船は、4,000 台を越す車両を積載し、2006 年にベーリング海で転覆、2 週間以上にわたり極度の傾斜姿勢をとり続けた。車両の

メーカーは、積載されていた車両は外見上損傷の痕跡は認められなかったものの、この災禍の先々の成り行きを読みきれず、また賠償請求を起こされる可能性を案じて、それらの全損処理を決めた。これは、生産物責任をめぐる訴訟が起こされると、往々にして、消費者保護の観点から賠償請求を容れざるを得なくなるからだ。

### 自動車その他の奢侈品が主に影響を受ける

ブランド保護約款が付帯されていない場合、全損通告のコストは通常、メーカー自らが負担しなければならない。この点については、ドイツ海上貨物取り扱い業者標準条件(German Freight Forwarders' Standard Terms and Conditions)、ドイツ保険業者協会貨物保険条件(DTV Cargo Insurance Conditions)、協会保険約款(the Institute Cargo Clauses)のいずれも、見解を共にしている。つまり、担保対象となるのは専ら物的損害に限るものとし、現実には発生している、あるいは発生が推定される物損がブランド・ネームに及ぼす損害は対象としない。BPCは、医薬品、時計、電子機器、自動車また一般的奢侈品の製造業者を発生可能性のある風評被害から保護している。さらに加えて、損害貨物コントロール約款(Control of Damaged Goods Clauses)は、メーカーに賠償請求に対する保険カバーを提供し、また損害貨物の市場流入を防止する。もし、最高級の奢侈品が本来の値段の何分の1かの値段で販売されたり、欠陥製品が市場に出回ったとしたら、ブランド価値が傷つくことは否めない。

次のようなシナリオを想定してみることができる。新品の携帯電話が海上輸送中に水濡れの損害を被る。その損害査定に携わるロスアジャスターは、当該携帯電話は修理が可能であり、売価を割引けば市場もあるとの結論を出し、救助物売却代金の確保をすべく、それらを問屋経由売却する手はずを整える。しかし、時間の経過とともに、それら携帯の損害貨物としての認定事実は“風化”し、その器機がかつて水濡の損害を被り、修理したものなど見抜く消費者などいなくなる。当然のことだが、暫くするとそれらの電話は故障し始め、品質上の欠陥報告が公になり、ブランドの評判を貶め、その結果、メーカーの販売は急落することになる。

この場合、仮にBPCが付帯されていたら、メーカーはそれらの器機の商品ロゴの除去を主張し、独自に、もしくは専門家の評価に基づき、または約款の条文次第では、保険事業者との協議すら多分省いて、当該ケースを全損とすることの是非を決めることができたはずだ。損害貨物コントロール約款が付帯されておれば、メーカーはそれらの携帯電話を市場で売りさばくことの是非も決定することもできたはずである。これらの損害貨物の廃棄/処分費用を保険事業者の負担とする約定も可能だ。品目の種類次第では、この種の費用も莫大な額に上りうる。

保険事業者は厳しい目でこの約款を観察、精査し、そして保険料の算定をしなければならない。保険事業者の権利がどの程度制限されるかは、その約款の文言次第で異なるからだ。

### 保管区域でのリスク

ブランド保護約款の絡む問題は自然災害によっても起こりうる。2008年、ドイツのエムデンで発生した降雹(こうひょう)は、同国の主要自動車メーカーの工場構内また保管地域内の車両約35,000台に被害を及ぼし、保険証券に付帯されたBPCを発動させるに至った。損失の軽減に向け、車体にできた凹みの修繕など広範に及ぶ修復措置がとられた。ブランド保護約款が付帯されていると、本来保険契約者は損失削減の義務は負わないが、しかしこの場合は、各車両は新品同様な状況にまで修復がなされた。このような対応は、その時折の経済状況次第、という面もある。

これとは異なり、2012年、米国ニューアーク港近辺の保管地域はハリケーン・サンディーによる洪水に見舞われ、約14,000台の自動車が被災したが、この場合は、ほとんどの車が廃棄処分された。この対応



は賠償クレームに対し先手を打っておきたい、という気持ちが動機の一部として働いたことは間違いない。

前述したことから分かるように、ブランド保護約款と損害貨物コントロール約款には様々なフォームが存在する。包括カバーの場合、その貨物が実際に損害を被っているか否かはまったく問題にならない。例えば、船舶が数日間傾斜航行した場合、損害は単にそれを推定することで足りるわけだ。保険契約者は、損失の最小化を指向し、貨物救助の是非を決定するにあたり、もっぱら独自に、専門家との協議をすることなくそれを行うことができる。これは、個々のケースで、高度に専門化した製品で、その検査ができるのは、必要な専門知識を備えたライバル会社だけだ、といった状況の下では、当を得た選択肢となる。一方で、この種の約款は損害の精算について、保険契約者に白紙委任状を手渡すことにも結果的にはなりかねない。

単純型の契約フォームでは、契約者は貨物の状況査定にあたり、まずは専門家に諮らなければならない。そして次に、損害貨物の廃棄処分ではなく、継続活用、つまり活かし使うことについて、場合により保険事業者と協議をしつつ、決めることができる。保険事業者にしてみれば、どの様な形であれ、貨物が救助されさえすれば、救助物売却代金に対する権利をもつことになる。しかし、BPC が付帯されていない場合、損害貨物の救助とその継続的活用には厄介な問題がからむ可能性がある。被保険者としては損失の削減義務を負うが、しかし自動車メーカーは、賠償請求をおそれ、敢えて損害絡みの車両に部品の供給をする可能性は少ないからだ。

部品の発注にあたっては、車両のシリーズ・ナンバーの明示を求められるが、実はこのナンバーによって車両照合ができ、その結果、車両の継続活用は実際には不可能となる。結果的に発生する(全)損のコストを結局誰が負担すべきかという問題を予め防ぐために、契約の締結に先立ち、損失を削減する義務また損害車両を継続活用する場合の手続きを明確にしておくことがきわめて重要になる。

## 結論

ブランド保護約款によって保険事業者が損失を被る可能性は、船舶また保管地域の規模が大型化していること、輸送貨物の価格が上がっていること、時として機密技術が関係すること、そして輸送貨物量が増大していることが原因となり、上昇している。この約款は、被害者側が損失額を立証すること、またそもそも損失が発生していることという原則には必ずしも縛られず、従い、時として保険事業者に不利に働き、その結果、現在では、保険事業者がクレームの規模ならびに損害の削減策に対してもつ影響力は低下している。

損害貨物コントロール約款が付帯されると、保険契約者は損害貨物を救助し、その継続活用の是非を独自に決めることができるようになるので、全損の可能性は著しく増大する。つまり、保険契約者は、保険事業者による救助物売却代金の取得を目的とする、損害絡みの製品の売却を行うか否かを自己裁量で決めることができるようになる。保険事業者また再保険事業者は、リスク評価、保険料算定またロス集積カバーを検討するにあたり、このように全損のリスクが増加していることを考慮に入れなければならない。天津での出来事は、リスクに相応しい保険料が市場で支持を得ることの重要性を証明してみせた。従い、包括的ブランド保護約款の場合、この約款が保険契約者によって責任ある態度で取り扱われることが特に必要とされる。約款の多様化についても、損害の発生また規模についての挙証責任を保険事業者の不都合な形で転換したり、損害貨物の活用問題を専ら保険契約者の手に委ねることになるような変更は避け、あるいは改めるべきだ。少なくとも、当事者は、ロス・アジャスターに諮りながら、ブランド名を毀損することなく、その損害の削減を図る可能性を共同で探り、決すべきである。



#### Our expert

**Corinna Göke** is a lawyer and qualified forwarding agent. She works for Munich Re as a senior legal counsel in Marine Claims.

» [cgoeke@munichre.com](mailto:cgoeke@munichre.com)