

## 成長戦略を活かす「リスク・マネジメントと保険の手配」(その13)

### 成長戦略「海外物流 (Logistic) のリスク」

アベノミクスの失敗か?とうとう2017年4月に予定されていた消費税の再引き上げを再々延期することになった。確かにイギリスのユーロ圏離脱が現実味を帯びてくると、米国FRBの金利引き上げに躊躇感がでて、円高・株安の悪循環で混迷がしばらく続きそうな気配が漂っている。円安の享受により最高利益を更新するなどしてきた大企業も、一転減益を強いられてくるのであろうか?アベノミクスの成果を上げるべく政府は必死に内需拡大を叫んではみても「笛吹けど踊らず」状態で、やはり日本企業は海外に活路を見出さざるを得ない環境のようだ。そこで、輸出入や海外 Project 等において不可欠な「海外物流 (Logistic) のリスク」に目を向けてみよう。

#### 1. 大型貨物の輸送の留意点

通常の定期船に積み込まれるコンテナや車両専用船やバルク貨物船等にもそれぞれのリスクがあるが、これに対しては「外航貨物海上保険」に加入しておけば一応対応される。ところが、海外 Project で使用される「大型資機材」や「大型機械」等を輸送する場合には、通常の船でなくバージであったり特殊大型資機材用船舶で輸送されることが多い。ここに、通常輸送と違ったリスクが潜んでおり、保険の掛け方にも注意が必要である。

##### ●Pusher Verge や重量物専用運搬船による海上保険上の特徴

#### 資機材の輸送

重量物を良好な道路で輸送できるとは限らない



・船積み前 ・船積中 ・仕向港到着荷卸しの各段階で、下記のことが要求される

##### ①Warranty Survey

荷主が、「耐航性 (Seaworthiness)」および「耐貨性 (Cargo worthiness)」を保証するためにサーベイヤーに委嘱して検査を実施することが保険引受条件となる。

②Weather Forecasting Arrangement により、航海水域の天候を予測することで、Voyage Planの変更や到着を求められる。

③一日2回の貨物および Lashing (固縛) 状況のチェックを行う。



④Discharging Survey based on Discharge Plan により、最もリスクの高い荷卸し時に保険会社の手配でサーベイを実施していたところ、上記内容次第で、引受条件並びに保険料に差異が生じる。

**良好な道路がある場合でも重量物輸送に耐え得る強度があるか？**



本船から無事陸上輸送に移った後で、良好な道や橋だと思っていたところ、内陸輸送で左図のようなことが起こったら貨物海上保険や内陸運送保険だけで「リスク」の補償はできるだろうか？当該貨物の再調達に数ヶ月から1年以上かかるとしたら、その Project や工場の稼働に遅れることが必定となり、P reject Owner や現地での遅れで収益減少（休業損害）が起こり、その為の「リスク」対策や保険手配が別途必要となってくる。

**重量物用のリフト**

適切なリフティング機材が調達できるか？



**重量物用のリフト**

交換に数か月を要するローター

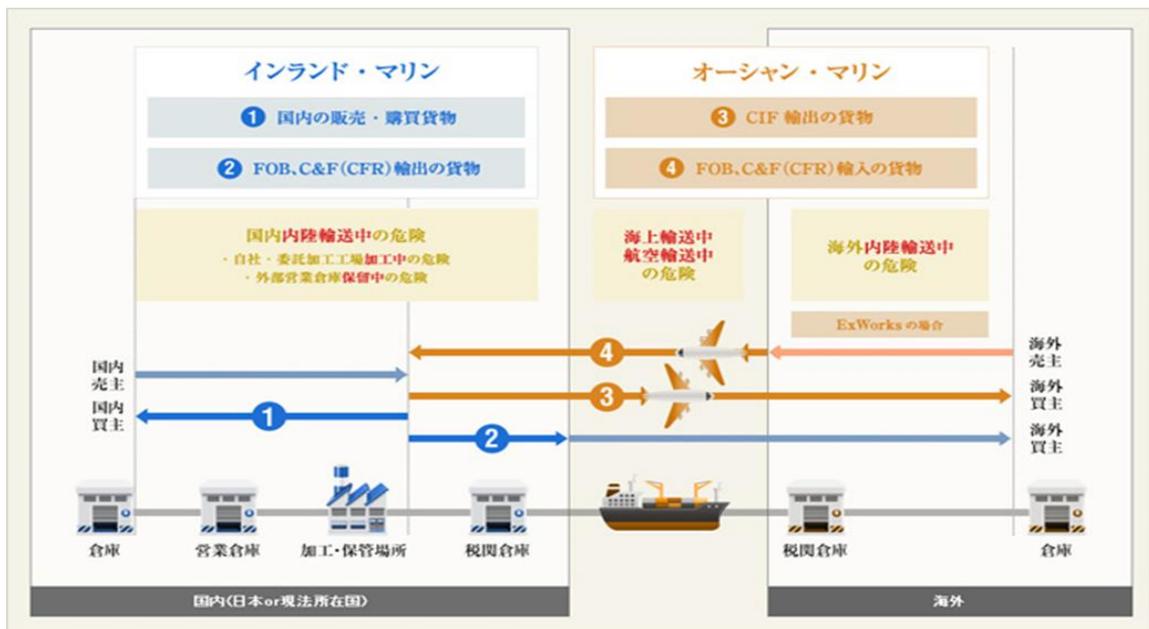


また、重量物の船への積み込みや荷卸しの際のリフティングにも適切な運送業者の対応が出来ていないと問題が生じる。NHKのプロフェッショナルで紹介されたコンテナの積み込み技術に卓越した人が作業するのは稀で、一般的には通常貨物と同じように扱われると事故が起こるのは必定。従って、当該貨物を輸送しようとする荷主は、船会社への貨物の特質を含めて専門のサーベイヤを立ち合わせるなりしっかりとした対応が必要であろう。

## 2. 海外物流リスク対応の外航貨物海上保険

### 1) 保険はどちらが手配するのか？ と保険期間

輸出入や仲介（三国間）貿易に伴う輸送中・保管中貨物のリスクをカバーする外航貨物保険は、下図の通り貿易条件により保険手配が輸出業であったり輸入業者側であったりと別れるが、自社で保険を手配する側にいる日本企業において「外航貨物海上保険」の見直しにより補償内容を充実するとともにコストを抑制できる可能性があるにもかかわらず、どうして日本企業の多くは親密保険会社との友好関係を重んじるばかりで、外航貨物保険の定期的な保険契約の見直しをしないのか不思議でならない。また、中小の日本企業に至っては保険手配が面倒とばかりに通関業者や物流業者にまかせっきりになっていたりと、事故が少ないのに保険料が高止まりしていたりするケースに全く無頓着なのも摩訶不思議な現象と言わざるを得ない。



（共立株式会社HPより）

国際貿易取引では、国際商業会議所が定めるインコタームズ（INCOTERMS: International Commercial Terms）が最も一般的に使用されている国際規則であり、日本と相手国のどちらで外航貨物海上保険を手配するのかを、主な取引条件において簡単にまとめると、以下の表のようになる。

	輸出	輸入
CIF	○	×
CFR (C&F)	×	○
FOB	×	○

○…日本で保険を手配する場合      ×…相手国で保険を手配する場合

また、通常の契約では、上図の通り貨物が証券記載の仕出地の倉庫や保管場所から、輸送開始のために直ちに積み込む目的で初めて動かされた時から開始し、通常の輸送過程にある間継続し、証券記載の仕向地の最終倉庫または保管場所において輸送用具からの荷卸しが完了した時に終了する、Warehouse to Warehouse の Voyage Policy(航海建て)となっており、自動車保険や火災保険のような「〇〇年〇月〇日から一年間」といった期間建とは大きく異なっているのが特徴である。

従って、外航貨物海上保険の保険責任の期間が「どこから～どこまで」をしっかりと把握する必要がある。日本もそうであるが特に最近での諸外国においては保険の「付保規制（保険の自国政策）」を取っている国が多く、現地に着いてから現地側で設置工事などその後の保険（組立保険やCGL）などを付ける場合には、リスクの補償に切れ目がないように手配することが最重要となる。そうでないと、その狭間で事故が起きると保険の補償についてお互いの責任のなすり合いで無為の時間を過ごすだけでなく、結果的にとんでもない額の損害を背負い込むことになることを、契約の当初からしっかりと自覚して保険の手配に取り組んでもらいたいと願っているのだが・・・。

## 2) 補償内容

### ① 海上危険 (Marine Risk)

- 先ずは、輸送用具（船舶等）自体の事故として挙げられている4大事故：SSBC（沈没＝Sink、座礁＝Stranding、火災＝Burning、衝突＝Collison）/共同海損を基本補償（FPA）とし、
  - 次に海固有の危険としての塩濡れ（WA）に加え、
  - 更には、免責事項以外の損害例えば破損/盗難/不着等広範囲の損害を補償する All Risks と大雑把に3つのカテゴリーに分かれている。
- 更に、一般的な火災保険では引き受けが難しい「地震」リスクについてもカバーされているのが、あまり知られていないが大きな特徴である。

### ② 戦争・ストライキ危険 (War/SRCCStrike/Riots/CivilCommotion)

更に、国際間を行き来する輸送をカバーする外航貨物海上保険の特有なカバーとして、陸上の火災保険や自動車保険では絶対免責となっている「戦争危険」を担保していることである。外航貨物海上保険での戦争の定義は広義で、宣戦の有無を問わないばかりでなく、内乱・革命・反逆なども含み、ストライキ危険は労働争議や暴動に加担している者によってなされた貨物への損害をも補償している。

### 3) 免責規定

All Risks カバーであっても、保険の基本的な免責である「保険契約者や被保険者<sup>(※)</sup>の故意による損害」は勿論であるが、外航貨物海上保険特有の免責としては、

- 貨物固有の瑕疵（欠陥）または性質による損害  
例）生鮮食料品などの自然的な腐敗・品質の劣化や、鉄鋼製品に自然に生じた錆損
- 航海の遅延による損害  
例）納期に間に合わなかったために生じた損害
- 荷造・梱包の不完全、コンテナ内への積付不良による損害  
（ただし、「危険開始の前後を問わず、被保険者またはその使用人による梱包または準備の不完全」・「危険開始前に行われた梱包または準備の不完全」に限る。）  
例）梱包内に十分な緩衝材を入れずに輸送した易損品の破損
- 船舶の所有者等の倒産・財政上の債務不履行による損害  
（ただし、被保険者が運送人の経営状態の悪化が、航海の妨げになり得ると通常の業務上知っている、または当然知っているべきである場合に限る。）
- 間接損害  
例）貨物に損害を受けたために生じた引取り拒否や違約金、などがある。

### 4) 保険料率

外航貨物海上保険の保険料率算出に当たっては、保険条件・貨物の種類や性質・輸送区間・輸送方法・治安状況等に下記の情報を勘案し保険料率が決定される。

- 貨物の明細及び梱包
- 保険手配の必要な国名、港湾事情/状況
- 輸送方法（コンテナ船、在来船、飛行機、その他）
- 船積み金額
- 事故歴、など

外航貨物海上保険は、イタリアからイギリスへの貨物輸送に対して、ロンドンのロイズ・コーヒーショップに集まった人たちが「その安全に対して賭けを行ったこと」がスタートとされているように、保険料率はそもそも自由料率であることを知ることが肝要で、もっと保険会社と妥当な保険料率（Maine

Rate だけでなく特に War/SRCC Rate) について戦って欲しいが、所詮プロ (保険会社) とアマチュア (顧客=日本企業) では勝負にならず、そこは欧米のように保険ブローカーに委ねるのが何と云っても得策と思うのは筆者だけだろうか・・・。

### 3. 商法 (運送・海商関係) の改正について

商行為にかかわることについて定めた日本の商法は、今から 117 年前の明治 32 年に制定され時代遅れとなった部分があるため、これまでに 2005 年の「会社法」と 2008 年の「保険法」改正と 2 回大きな改正が行われてきた。そして現在、現代の輸送実態にあうよう「運送・海商関係」について政府は 2016 年に改正するよう見直しを急いでいる。

今回の改正の主な点は、

- ① 古めかしい表現を口語化して分かりやすくする
- ② カタカナをひらがな表現にする
- ③ 航空運送や複合運送に関する規律を設ける
- ④ 陸上運送・海上運送の区分の見直し
- ⑤ 危険物に関する荷送人の通知義務の明確化
- ⑥ 国際条約との整合性を図る
- ⑦ 海上保険に関する規律の見直し、等。

### 2. 改正による影響について

荷主・運送人その他の運送関係者間で利害が偏ることのないよう調整を図っているため、今回の法律改正では一方の当事者だけが不利になることは無さそうですが、しかし、個々の条文 (案) では、それに該当する荷主、運送人の双方で新法への対応が必要になってくるものもあるので注意が必要である。

その中で、一番気をつけなければならず、新しい保険の手当てが必要となるものがあるので、下記に特筆する。

それは、現行商法には規定がなかった「危険物についての運送人への通知義務」が新設される事である。当然無過失であるときは責任を免れるが、過失によりこの義務に違反した荷主は、運送人の損害に対して賠償責任を負うことになる。まだ、何が危険物に該当するか明確にははっきりしておらず、また、化学品の性質が複雑化している現代にあって、この規定は荷送人にとって大きな負担となりそうな気がしてならない。

というのも、コンテナ船の火災事故は毎年多数発生しており、それによる被害額も増大化していることから、火災の原因として、「適切に申告されなかった危険物からの発火」が多くあるものと疑われており、こうしたことが背景となつての商法の改正により、「危険物についての運送人への通知」が荷送人に義務付けられたものと考えられる。

一方で、SOLAS 条約の改正により 2016 年 7 月 1 日以降は、荷主は輸出コンテナの総重量を規定された方法で計測し運送人に報告する義務が生じてきたものの、実際にはそのルールの適用は甘く放置されてきたものが、今回の改正で、荷主は運送人に対して「危険物の通知」と「コンテナ総重量の通知」を厳格に実行する義務を負うことになり、違反した場合は損害賠償義務の負担が免れなくなることで、荷主にとっては極めて大きな法改正と言えることをしっかりと考えておく必要がある。

これまで荷主は、貨物の輸出に際して「貨物の損害リスク」、「輸出代金の決済リスク」を主に考えていれば良かったのに、これからは「他人への賠償リスク」をも考慮しなければならなくなる。

それを受けて、日刊工業新聞等の報道によると、運送契約上および法律上の損害賠償責任が発生した場合に、荷主の重過失による損害、うっかりして危険物の通知漏れによる事故についても、荷主が被害者（船主だけでなく他の荷主を含む第三者）に対して負う損害賠償金と費用を支払う保険「荷主の賠償責任リスク対応の保険＝”Cargo Owner’s Errors & Omissions Liability Insurance”」（仮称）を、大手損保社では海上保険の新商品として新たに開発し販売を予定しているようなので、特にケミカル関係に關与する荷主の日本企業は、当該新保険の検討も必要になってくるであろう。

コスト削減に厳しい企業でありながら、外航貨物海上保険分野の保険料（特に戦争保険料率）については、保険会社の言いなりに何ら見直しをせず従来そのまま放置しておくことに、何とも言い難い違和感を覚えざるを得ない。

試しに、セカンドオピニオンとして保険ブローカーに相談してみても如何だろうか・・・。

筆者

Sunnyforest 森島知文

1969年早稲田大学政治経済学部卒、保険会社AIUに入社。一貫して企業保険分野を担当し、経営者リスクの保険を日本に初めて紹介・導入する。その後、2001年に保険代理店シー・アイ・エス・ホールディングを設立、2009年、銀泉リスクソリューションズ(株)と事業統合し取締役支配人となる。損害保険会社/米国駐在員での知見を活かし、現在はフリーで企業のリスク・マネジメント/リスク・ファイナンス構築の啓発および実践を行っている。