

東京海上日動などセミナー開催

フォワーダーのリスク解説



平川猛課長 村山進午課長

東京海上日動火災保険と保険代理店のインターリンク、NPO法人のNVOCC CLUBは18日、都内でセミナー「国際輸送リスクとその対応」を主催し、フォワーダーのリスクと対応について、改正SOLAS条約の発効や今国会での成立が見込まれる商法改正に伴い、フォワーダーも「荷送人」として事故発生時の賠償責任を負うリスクが増えそう。同セミナーでは、フォワーダーが負う可能性のある新たな賠償リスクを解説。講演した東京海上日動 総合営業第二部貨物海外課の村山進午課長は「まずは自社がどのようリスクを負っているかを正確に認識して欲しい」と呼び掛けた。



フォワーダーなどが多数参加した

セミナーではまず、東京海上日動・コマージャナル損害部国際物流第一グループの平川猛課長が、7月からSOLAS条約改正に伴って開始されたコンテナ総重量の確定制度の概要や、同制度でフォワーダーが荷送人になる場合に負うリスクなどを説明。平川課長は「報告した重量に漏れや誤りがあると、コンテナの臨時保管費用や返送費用を負担する責任が生ずる可能性がある」と指摘した。予定通り輸送できなかったことで、代替品の輸送費を負担するケースも想定されるといふ。平川課長はフォワーダーが危険品の荷送人となった際に負う賠償リスクについても解説。2004年に発生したコンテナ船の火災事故「NYKアルガス事件」で、事故原因となった危険品の荷送人だった商社が、製造元の安全輸送に関する記載に従ったにも関わらず、賠償責任を負ったケースを紹介。さらに、今国会に法案が提出予定で、成立すれば18年の施行が見込まれる改正商法でも、フォワーダーを含めた荷送人が船主などの運送人に対して危険物の通知義務を負うことが規定される。義務違反があれば、運送人は荷送人に損害賠償請求が可能だ。平川課長は「現状は運送人が荷送人に通知義務違反があったことを立証しなければ損害賠償請求はできない。改正法では荷送人が自ら通知を怠ったことについて過失が無かったと立証できなければ損害賠償責任を負うため、荷送人の責任が重くなる」と説明。フォワーダーなどが負うリスクが高まることに加え、船主など実運送人の経営破綻などに伴い、フォワーダーが運送契約の完遂責任を負う可能性についても指摘。先づきの韓進海運の法定管

理手続きの開始では同社が輸送義務を放棄していないが、キャリアの経営破綻でフォワーダーが責任を追うケースも想定しておく必要があるという。リスクに合った備えを東京海上日動では、こうしたフォワーダーの新たなリスクに対応できる保険商品を複数用意している。保険商品はリスクの種類に応じて補償内容が決まっているため、まずは自社が具体的にどのような責任・リスクを負っているのかを正確に認識することが重要だ。村山課長は「フォワーダーの中には、『オールリスク型の保険に入っているから大丈夫だ』と言っている人が、それが荷主向けの外航貨物海上保険で、運送人への賠償責任などは全然カバーされていないというケースも多い」と指摘。リスクに応じた補償を受けられる保険商品を選ぶべきとした。

村山課長は、フォワーダーの過失に伴って生じる賠償責任や追加費用をカバーする保険商品の内容を紹介。危険品を扱う荷主や荷主などが、輸送中の事故発生時に他の荷主や運送人などの第三者に損害を与えた際の賠償責任をカバーするのが、「Cargo Owner's Errors & Omissions Liability Insurance」。さらに、特約として重量確定時の誤申告や申告漏れで貨物の引き取りが拒否された際に発生する返送費などの追加費用をカバーする「Extra Expense for Errors and Omissions」や、船主など実運送人の倒産リスクに備えられる保険もある。「自社がこれらの責任を本当に負っているのか、よく確認した上で最適な保険を選択して欲しい」（村山課長）。セミナー終盤には、NVOCC CLUBの鶴澤敬一理事長、マリタイムの藤沼明課長が、来月完成するフォワーディング業務に

特化したクラウド方式の業務システムを紹介。システム開発会社のエクサスの協力を得て、安価に導入できる物流管理システムを開発した。同システムでは、航空・海上貨物の搭載・船積み管理や混載業務、各種書類作成などの業務効率化を図れる。藤沼課長は、「エクスセルなどで国際輸送業務を管理するのと比べて、業務・管理・経理などの機能を一元管理できるため、非常に使い勝手がいい。業務時間の短縮・効率化、経理・管理機能の強化に役立てられる」とアピールした。