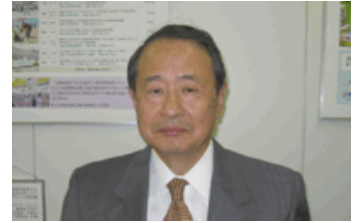


【クレア経済アドバイザーの視点】

クレアでは自治体の海外経済活動に対しより効果的な支援を行うため、経済交流課に経済アドバイザー（商社 OB）を設置しています。

海外経済活動に必要な基本情報から、輸出入や海外でイベント、商談会を行う際の注意点などの個別具体的なアドバイスまで、専門的見地からの助言を行っています。どうぞご活用ください。

毎月、山崎経済アドバイザーの視点による注目情報をお届けします。



貿易のいろは（その 8）ーリスクの保全

交流支援部経済交流課

【前号のおさらい】

A 社のりんごは事故も無く上海に到着し、早速スーパーでの販売を始めた。売れ行きは極めて好調であるとの連絡を受け、A 社の山田社長は中国向けの輸出を更に拡大する決意を強くした。

これまで 7 回にわたり、青森のりんごの輸出を例に輸出取引の基本的な流れについて説明してきたが、今号以降では、リスク保全策の一つとして欠かせない保険や、今日の輸送手段の主役であるコンテナ輸送などについて説明をしていく。

【貿易に伴うリスクとその保全】

貿易は国境を越える取引であることから、それに伴う様々なリスクが存在すると冒頭に申し上げた。貿易における主なリスクとしては、**代金回収のリスク**と**貨物の輸送中のリスク**が考えられる。さらには商品の瑕疵による**損害賠償のリスク**への対応も昨今では考えておく必要がある。それでは最初に代金回収のリスクについて説明してみたい。

① 代金回収のリスクとその保全

契約上の支払い条件が前渡金や L/C であれば、基本的に代金回収の心配をする必要はない。信用調査の結果、販売先が信用出来る優良会社であると判断できれば、仮に後払い条件でも特に債権保全策を講じる必要はないかも知れない。しかし販売相手の信用状態に今一つ確信が持てない場合はどうすれば良いのだろうか。取引を断念するという選択肢もあるが、商談を進める場合にはどの様な保全策があるのだろうか。

我が国には代金回収のリスクを保全する貿易保険と言う制度が存在する。この保険は独立行政法人日本貿易保険（略称 NEXI）が引き受けてくれる。さらに最近では民間の保険会社でも当該リスクをカバーする保険を販売している。この貿易保険がカバーする対象の

リスクには二種類ある。一つ目は販売先が何らかの理由により代金の支払いが不可能になった場合のリスクで、これを当該保険制度では**信用危険（リスク）**と呼んでいる。二つ目は輸出国の政府が何らかの理由で、代金の支払いの停止措置をとった場合のリスクを**非常危険（リスク）**と呼んでおり、貿易保険はこれら二つのリスクをカバーしている。

NEXI の保険には色々な種類があるが、特に中小企業の輸出代金を対象とした中小企業輸出代金保険という制度もあるので、詳細については NEXI のホームページを閲覧願いたい。

② 損害賠償のリスクとその保全

つぎに輸出した商品の海外で、商品の瑕疵による損害賠償の訴訟リスクに対応する保険（所謂 P/L 保険）について説明したい。この保険はあくまで民間の保険会社が販売しているものであるが、昨今大手保険会社各社は、この種の P/L 保険の付保金額を 10 億円以下から 30 億円以下に増額するなど拡充をはかっている。尚中小企業向けの保険商品の保険料も支払限度額 1 億円の場合、年間保険料を従来の 3 分の 2 の 15 万円に下げるなど、従来に比べ利用しやすい条件を提示している。特に欧米などにおける訴訟のリスクは、日本とは異なる裁判制度などの理由から、往往にして外国企業には不利な多額の賠償金額に発展する可能性がある。また中国などのアジア諸国でもこの種のリスクは増大しており、従来以上に慎重なる対応策を講じることをお勧めする。

③ 貨物の輸送中のリスクとその保全

今日貿易の物流に於いて、航空機輸送が一般的になってきたものの、いまだに貿易に於ける物流の主役は海上輸送である。その海上輸送に於いて生じる貨物の損害を保険会社が補填するのが、海上保険である。注意しなければならないのは、船会社が荷主に対して負う損害の補償範囲は極めて限られていること言うことである。実は船会社は殆どの損害に対して、損害責任が無いに等しいと認識した方が良い。これは多分大航海時代より、船会社が荷主に対し強い立場であったことの所産だと筆者は理解している。従い海上保険を付保しないと貨物の被る損害を補填することが出来ないのが現実である。

【海上保険付保に伴う注意点】

以上の話を聞けば、読者には海上保険を付保する必要性が理解頂けると思う。まず保険を掛けるにあたり、如何なるリスクをカバーしなければならないだろうか。ここでは細かい説明は省略するが、一言で言うと **All Risk**（※1）と **War&SRCC**（※2）と言う二つの条項を付保して貰えれば、殆どのリスクはカバーされると理解して貰って構わない。但し海上保険にも一般の保険同様に完全免責条項があり、海上保険では下記のようなリスクは補填しないので注意を要する。

- ① 故意、違法行為による損害
- ② 梱包の不完全によるコンテナへの積みつけ不良による損害
- ③ 貨物固有の瑕疵または性質による損害（自然消耗、発汗、腐敗、変質、さびなど）
- ④ 航海、運送の遅延による損害

- ⑤ 貨物が陸上にある間の戦争責任による損害
- ⑥ 原子力・放射能汚染危険による損害
- ⑦ 化学・生物・生物化学・電磁気等テロに損害
- ⑧ 船舶の所有者、管理者、用船者または運航者の支払不能による損害
- ⑨ 間接費用（慰謝料、違約金、廃棄費用、残存物取り付け費用等）

特に上記③の免責条項は、食品などの場合十分に注意を払う必要がある。

尚免責条項は除くリスクについてはほぼカバーされるが、一旦事故が起これば金額的には CIP（※3）金額の 100%（通常 110%）までの保険金が支払われる。但し保険料は一律ではなく、梱包の状態、途中の輸送手段、輸送期間、輸送途上の保管・作業状況、仕向地の戦争やストライキの有無、本船の船齢などにより料率は変わってくる。言うまでもなくリスクが高くなれば、料率は高くなる。

海上保険を付保する場合、予め保険の始まりと終わりを時間的かつ物理的な期間を明確にしておく必要がある。海上保険は、単に荷役及び航海途上のリスクだけではなく、輸出貨物が輸出国で最初の輸送手段（トラックなど）積まれた場所（時点）から、輸入国における最後の輸送手段から荷降しされる場所（時点）までのリスクをカバーすることが可能である。但し貨物が仕向地で本船より荷降しされてから 60 日を経過してから、保険会社の責任は終了することは注意をようする。即ち 60 日を超えてからのクレームは受け付けられないということである。

仮に保険事故が発生した場合、保険契約者は保険金の支払いを最大限受ける為には、直ちに以下の手続きを踏む事が肝要である。

- ① 運送人（船会社など）に事故を直ちに通知する義務がある
- ② また保険会社に直ちに通知すると同時に必要書類を提出する義務がある。
- ③ 同時に第三者の検定機関に、中立の立場での文書による損害の立証を依頼する必要がある。

上記の手続きが着実に実行された前提で、保険会社は事故を査定し、補填することが正当と認められれば、保険金の支払いが行われることになる。

一次号に続くー

※1 All risks：全危険担保

※2 War & SRCC (Strike,Riots, and Civil Commotions)
戦争、ストライキ、内戦など

※3 C I P (Carriage and Insurance Paid To)
売り手が、母国の出荷地点から買い手の受け入れ指定地点までの運賃と保険費用
を負担する条件（[「貿易のいろは」\(その5\)](#) 参照）

(経済アドバイザー 山崎和彦)