

戦争危険による航海打ち切り(Abandon a Voyage)

(質問)

輸出契約を締結し船積み手配していたところ、直前になって仕向地付近に紛争が勃発しました。輸出相手先は契約履行を強く迫って来ており、L/C 期限の延長には応じない姿勢です。この影響で配船数も少なくなり、船積みに苦慮しています。船積み時に留意すべき点やその後起こり得る事態やリスクについて教えてください。

(回答)

戦争危険地域への船積み

運良く仕向地迄の船腹が確保出来たら、次は保険手配です。外航貨物海上保険の基本的な保険条件(普通保険約款; ICC(A)、ICC(B)、ICC(C))では戦争危険は担保されないため、戦争・ストライキ特別約款(War & Strike & Riot & Civil Common)を付保します。戦争危険及びストライキ等の危険は、突発的で予測が極めて困難であり、発生すると被害が甚大になるので、通常の保険約款では免責となっており、このリスクをカバーする為 War & S.R.C.C.特約を付保する必要があります。このように万全を期して船積みを完了したとしても、貨物が無事目的地に到着する保証はありません。

航海の打ち切り(Abandon a Voyage)

船会社が当該地域向けの貨物を引受け、目的地に向けて出帆し、通常通り B/L を発行します。しかしその後、目的地への航海途上に戦争危険地域がある場合、本船の拿捕や砲撃被害といった危険を回避するため、本船が航海の打ち切り(Abandon a Voyage)を宣言することがあります。荷主の了解を事前に取り付けることはなく、本船の運航者が一方的に荷主に通知します。次に本船は輸送途上の避難港で貨物を荷揚げした段階で、輸送を打ち切り、輸送契約の終了を宣言します。こうなると Shipper(荷送人)としては、貨物自体の状態や保管場所、保管状態などの正確な情報が掴めず、非常に不安な状況に追い込まれます。

Carrier(船会社やフォワーダー)は B/L の裏面約款を盾に輸送完了を主張し、支払い運賃の一部払い戻し等には応じず、Freight Collect(運賃後払い)の場合には運賃の満額支払いを要求します。これ以降の継続費用(仮揚げ地での荷役費用・保管費用・再積み込み費用・最終目的地までの追加運賃等)は全て Shipper 負担となります。また外航貨物海上保険はたとえ輸送途上であっても、避難港の荷揚げ時点で、完了したものと看做されます。一般的には Warehouse to Warehouse ルール(揚げ地の倉庫搬入日か荷揚げ後最長 60 日間のどちらか早い方で終了となる。)が適用されます。しかし Abandon a Voyage が宣言された時点で最終仕向地迄の Warehouse to Warehouse ルールは適用されず保険切れとなることに注意が必要です。

協会戦争約款(Institute Cargo Clauses)の保険期間ここからは時間との闘いとなります。まずは貨物の保全状況の確認と保険でカバーされていることの確認です。先の説明の通り B/L 上の仕向地に陸揚げされた場合と異なり、戦争危険は積替港又は仮揚げ港に荷下ろし後 15 日間で保険が終了します。この戦争約款の保険期間 15 日が適用される場合には、逸早く原保険の延長を手配すべきです。追加保険料を支払っても新しく保険カバーするより割安です。次に貨物の状態をチェックします。船会社は Abandon a Voyage)を宣言し貨物を仮揚げした段階で輸送契約は完了したとの認識ですので、荷主の意向に沿うような動きは期待出来ません。船会社から貨物を保管している会社の詳細を聞き出し、またフォワーダーに依頼しているならフォワーダーに貨物の保全状況を報告させて貨物の安全を確保します。

協会戦争約款(Institute Cargo Clauses)の保険期間

ここからは時間との闘いとなります。まずは貨物の保全状況の確認と保険でカバーされていることの確認です。先の説明の通り B/L 上の仕向地に陸揚げされた場合と異なり、戦争危険は積替港又は仮揚げ港に荷下ろし後 15 日間で保険が終了します。この戦争約款の保険期間 15 日が適用される場合には、逸早く原保険の延長を手配すべきです。追加保険料を支払っても新しく保険カバーするより割安です。次に貨物の状態をチェックします。船会社は Abandon a Voyage)を宣言し貨物を仮揚げした段階で輸送契約は完了したとの認識ですので、荷主の意向に沿うような動きは期待出来ません。船会社から貨物を保管している会社の詳細を聞き出し、またフォワーダーに依頼しているならフォワーダーに貨物の保全状況を報告させて貨物の安全を確保します。

最終仕向地までの継続輸送手配

最後に仮揚げ地から最終仕向地までの輸送計画を立案します。最終仕向地までの配船状況の洗い出し、陸上輸送等代替輸送手段の検討も踏まえ、継続輸送方法を確定します。元受けフォワーダーに任せられれば手間暇が省けますが、最悪の場合は現地に飛んで、最適な輸送方法と追加費用の低減を図る必要があります。何れにしても継続費用は荷主の持出しとなるのは覚悟しなければなりません。

一度戦争危険に巻き込まれると、大変なことになるのを肝に銘じる必要があります。