

CMA-CGMのデポ活用で新サービス

■シーバロジ、ラオスで

シーバロジスティクスは12日、CMA-CGMがラオス・ビエンチャン郊外の自由貿易区(FTZ)に新設したインランドコンテナデポを活用した新サービスを開始したと発表した。同拠点を利用することで、空コンテナの返却作業が不要となり、荷主のコスト・環境負荷削減に貢献する。また、FTZの特性を生かした保管、再梱包、組み立てなどの付加価値サービスを

提供する。

コンテナデポの運営はシーバロジが担う。新サービスはタイ・ラオス間を行き来する海上コンテナ貨物を対象とする。ラオスへの輸入の場合、従来は海上コンテナをタイの港まで返却する必要があったが、インランドデポを利用することで返却の手間を省くことができる。輸出者もコンテナの確保が容易となり、輸出の迅速化に

つながる。

シーバロジのエレイン・ロウ東南アジア地域上級副社長は「(新サービスは)CMA-CGMとの戦略的パートナーシップの効果が既に発揮されていることを示す非常に具体的な例となる。顧客に対し、われわれのグローバルなネットワークへのより早いアクセス、サプライチェーンへの付加価値を提供するとともに、環境保護に貢献できる」とコメントしている。

カーゴクレームの立証法解説

■東京海上とインターリンク

東京海上日動火災保険と貨物保険コンサルティングのインターリンクなどは12日、都内で「荷主と運送人の責任範囲ーカーゴクレームの基礎」と題したセミナーを開催した。岡部・山口法律事務所の仁井稔大弁護士が登壇し、立証するために荷主が取るべきポイントや運送人からの抗弁について解説した。

仁井氏は、カーゴクレームには「契約、責任、損害の3点を立証する必要がある」と説明。B/Lや海上・航

空の運送状は表裏両面を保存しておく、運送開始時に貨物が正常だったことを示すには、ダメージのリマークやコンテナ封印による確認不能など「不知文言」のないB/Lや、荷主がバンニングした際はバンニング・レポート、コンテナのトラッキングの書類などが求められる。損害の発生は、検査時期の分かるサーベイ・レポートで証明する。

運送人の抗弁では、海上で1年か9カ月、航空で2年の時効があるが、

貨物受領時を示す証拠が必要で、海上では賠償済みの場合や裁判請求があれば時効を3カ月延長できる。申し立てを宣言するノーティス・オブ・クレームは海上で3日以内、航空で7日か14日以内に提出しなければならないほか、責任制限金額が限度となる。

このほか、東京海上の海上業務部の担当者が、外交貨物保険の基礎について講演した。

陸運コンフォート、運輸新興3社に出資

【NNA・シンガポール】陸運大手コンフォート・デルグロは、コーポレート・ベンチャーキャピタル(CVC)ファンドのコンフォート・デルグロ・ベンチャーズを通じ、運輸関連のスタートアップ企業3社に出資した。投資総額は1億米ドル(約108億円)だ。

コンフォートが4日に発表した声明によると、出資先は、ミニストリー・オブ・ムーブメント(SWAT)、ホーリオ(Haulio)、フォレテリックス(Foretellix)の3社。いずれもコンフォート・

デルグロからの出資を受けて、アジア太平洋地域での事業拡大を目指す。

SWATは、公共バスを需要に応じて柔軟に運行するオンデマンドサービスを展開。現在、オーストラリアのシドニーで、コンフォート・デルグロの完全子会社コンフォート・デルグロ・オーストラリアを通じて、オンデマンドバスを運行している。ホーリオは、コンテナトラックの荷主と運送業者をマッチングするプラットフォームを手掛ける。シンガポールの運送業者の

75%以上が、同プラットフォームを利用しているという。

同社は、2019年2月にスマートフォン向けアプリ「ホーリオ・コネクティビティー・システム(HCS)」の提供を正式に開始。現場目線を徹底したサービスで、海運コンテナ物流のデジタル化を推進している。フォレテリックスは、イスラエル系の自動運転車向け安全性テストを手掛ける企業。今回の出資は、コンフォート・デルグロの子会社で車両の点検や検査を行うビコム(VICOM)を通じて行われた。