

東京海上日動、インターリンク、NVOCC CLUB

荷主と運送人の責任範囲テーマにセミナー

運送人の責任に関する条約の解釈、国によって相違

東京海上日動とインターリンク、NPO法人NVOCC CLUBはこのほど、東京都千代田区の東京海上日動本社ビルで「荷主と運送人の責任範囲」荷主の立場における賠償」をテーマとするセミナーを開催した。第一部で東京海上日動総合営業第二部 貨物海外課の村山進平課長が「新たなリスクへの対応」をテーマに運送人からの賠償など新しいリスクへの対応を説明した。第二部では岡部・山口法律事務所山口修司弁護士が「荷主と運送人の責任範囲」と題してB/Lにおける荷主と運送人、それぞれの責任を背景となる判例を基に解説。「運送人の責任に関する条約の解釈は国によって相違する。例えば、国により凡例の相違する『荷主は運送人が誰か』を明確にすることが重要である」との考えを示した。



村山氏



山口氏

自社のリスクの理解が重要  
村山氏はまず、保険が対応しているリスクについて説明。「国際物流の場合、財物の損壊、盗難、紛失などだけに目を向ける傾向があるが、リスクの中には賠償責任や、事故の影響による追加費用、利益の減少などもあるため、事故が起きると整理する必要がある」と

指摘した。続いて、財物、賠償責任、費用・利益に関連するリスクのそれぞれに対応する保険を例示し、荷送人の賠償責任リスクに備える保険を紹介。「Cargo Owner's Errors & Omissions Liability Insurance」(積込み込み・荷卸し作業中を含む)に当該貨物が起こした事故等によって、他の荷主等の第三者や運送人の財物に損害を与えた場合、もしくは身体に障害を与えた場合に荷主が負う運送契約上および法律上の責任をカバーする保険になっていると説明した。

また、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各種費用についてカバーする特約「Extra Expense for Errors and Omissions」について、貨物の返送に掛かる運賃や各種費用、貨物の輸送が遅れたことにより代替品を急送するために掛かる運賃や各種費用、貨物の荷積みや荷卸しに掛かる費用、再梱包費用、保管費用などを補償するとして、荷送人の賠償責任リスクに備える保険のポイントとしては、①他の荷主だけでなく、船会社などの運送人も対象とする②荷主の申告誤り、申告漏れなどの人為的ミスが原因で発生する賠償責任事故も確実にカバーの対象に含めることができる③荷主の申告誤り、申告漏れなどで船会社や港湾施設が貨物の受け取りを拒否した際に発生する各種費用もカバーできることを挙げた。

最後に「事故が発生する前に自社のリスクを理解することが重要であり、そのためのツールとして保険の勉強会などを活用してほしい」と話した。



爆発事故判例や商法改正などを解説した

わが国の判例においては危険物申告義務違反は推定された過失責任

山口氏は、荷主と運送人の責任範囲について、Hague-Visby Rulesと国際海上物品運送法を中心に解説した。まず、米国、英国、日本で運送人の解釈が異なることを

説明。米国では全当事者が運送人、英国と日本は契約運送人が運送人との考え方となっているとした。また、「船荷証券発行者は運送人ではなく、船舶所有者が運送人である」とする約款「デマイスクローズ」は米国では無効、英国では有効になるとした上で、日本では、ジャスミン号事件の最高裁判決(1998年3月27日)で「デマイスクローズがあれば、船主だけが運送人としての責任を負う」と英国と同じ考え方をとったと述べ、「荷主、NVOCCは損害賠償請求をする場合、誰が運送人であるかが問題になることを理解する必要がある」と指摘した。

損害賠償金額に関する説明では、国際海上物品運送法第12条の2で、運送品の損害賠償額は到達地の価格で定めることとなっており、運送人は貨物の到達地での価格を賠償すればよく、例えば、貨物の損壊によって生じる工場の不稼働損害や、廃棄物処理費用といった派生損害については責任を負わないことになっていると述べた。

また、大手船会社コンテナ船火災事故の発生状況、事故原因、判決などを解説した後、同判決では「危険物の海上運送を委託しようとする荷送人は、当該物質が危規則上の可燃性物質に該当するかどうか、可燃性物質であればどの分類に属するのかを適切に分類、判定する義務(危険物分類判定義務)を負うこととされた」と説明した。

さらに、商法の改正について、「荷送人の運送人に対する危険物申告義務違反は推定された過失責任と規定される」と述べた他、荷受人の権利に関する規律の改正や、複合運送、複合運送証券、海上運送状の規律の新設について解説した。

最後に、PinCodeを持参したトラックに貨物を引き渡し、盗難された海外の事例を紹介。荷主が貨物を引き渡した船会社を相手に訴訟を起こした結果、運送人は船荷証券記載の荷受人に貨物を引き渡す義務があり、PinCodeの所持人に渡したことは荷受人に渡した証拠とならないとされ、荷主が勝訴したとし、「こうした事例の中にも電子化の危険が見受けられる。ハッキングの危険を誰が負担するのかが常に問題となる」と指摘した。