

# 東京海上日動、アリアンツ火災、インターリンク 外航貨物セミナーを共催



会場のようす

東京海上日動、アリアンツ火災、インターリンクの共催による「外航貨物セミナー」が11月12日、東京都千代田区の東京海上日動本社で開催された。セミナーでは、環太平洋法律家協会海事部門のチェアマンを務める山口修司弁護士が荷主と運送人の責任範囲について講演。現在、日本が批准し国際海上物品運送法の基となっているヘグ・ヴィスビー・ルールと、発効時期は不透明だが、既に20カ国以上が署名しているロッテルダム・ルールの相違点を過去の判例を示しながら解説した。当日は多くの業界関係者が出席し、熱心に聴講した。

山口氏は、国際海上物 備船・定期備船・航海備品運送の基本用語と、裸 船などの備船契約を説明。また、



山口弁護士

運送人、請求者の基本的な立証事項、法的免責事項、責任制限、出 延期限、ヒマラヤクロ ーズ(運送 人の使用人も運送人と同一の利益を享受できる約 一の利益を享受できる約 款、準拠法と裁判管轄 などの相違点を分かりや すく解説した。 国際海上物品運送法で

## 荷主と運送人の責任範囲を解説

は、法律上運送人は特定されていない。日本では船荷証券にデマイスクロ ーズ(誰が運送人であるかを定める約款)があり、その規定が有効となる。運送中の事故は、運送人はコンテナの中身が確認できない場合に限り「不知文言」付きの船荷証券を発行することで責任を免れる。航海過失では過失が船舶に対する注意義務違反である場合は免責となる。責任制限は1包・1単位当たり66 6・67SDR(Special Drawing Rights)または損傷貨物1キダリ 2SDRで計算した金額のいずれか高い方とされている。

出訴期限は運送品が引き渡された日から1年以内 に出訴の請求をしなければならない。

い限り消滅となり、ヒマラヤクロ ーズで運送人の使用人も運送人と同一の利益を享受する規定がある。裁判管轄は、約款に運送人が示した国を唯一の裁判管轄地とすること

は有効とされ、指定された国の裁判所がその管轄権を有する。

取地、引渡地、船籍地、荷場地で訴提起が可能と規定している。

一方、ロッテルダム・ルールでは、関わった運送人は連帯責任となる。運送人が契約明細で特定されている場合は、それに反する規定は無効とし、運送人が特定されない場合は船舶所有者が運送人と推定している。運送中の事故に関しては契約詳細を明確に規定し、航海過失の免責は廃止。責任制限は1包・1単位当たり875SDRまたは損傷貨物1キダリ 3SDRとなっている。

出訴期限は、運送品が引き渡された日から2年以内 に出訴の請求しなければ消滅し、ヒマラヤクロ ーズでは海事履行当事者は運送人と同様の責任を負う。裁判管轄については、運送人の本拠地、受

こうした相違点を説明した上で山口氏は「一つの運送にかかわる船会社が多いため、荷主からは責任者が誰か分かりづらいのが問題」と指摘し、「ジャスミン号事件(平成3年3月判決)のようにデマイスクロ ーズが有効な判例と、カムフェア号事件(平成9年9月判決)のように無効な判例があるため、契約運送人がはっきりしていないのが現状だ」と述べた。 さらに、ロッテルダム・ルールについて、「まだ発行されていないが、アメリカが批准すれば発効される可能性が高く、中国も興味を示しているため、日本も批准することになるだろう」との考えを示した。