



東京海上日動・  
インターリンク 国際業務関連セミナー共催

### 荷主と運送人の責任範囲テーマに

東京海上日動とインターリンクは2月20日、東京都千代田区の東京海上日動本社新館ビルで「荷主と運送人の責任範囲」をテーマにセミナーを共催した。講演では海事弁護士として数々の実績を持つ山口修司氏が、船荷証券における法的責任、運送人として注意すべきポイント、過去の判例などを中

心に解説。セミナーには国際業務にかかわる企業担当者を中心に、当初の定員の100人を大幅に上回る参加者が集まった。貿易業務にかかわる条約や法律には、1924年に成立した船荷証券に関する規則の統一のための国際条約である「船荷証券統一条約(ハグ・ルール)」や、その後68年に改正

されたハグ・ヴィスビー・ルール、78年に成立した国際海上物品運送に関する国際連合条約などがある。わが国では昭和32(57)年にハグ条約を批准、国際海上物品運送法を制定した。現在は、ロツテルダム・ルールと呼ばれる新たな枠組みの運送条約発効に向けて世界各国がしのぎを削っており、条約が発

効された場合はわが国の貿易取引に与える影響も大きい。貿易取引ではこれらの条約を批准している国と未批准国があり、国際間の貨物をやり取りする船荷証券などの解釈の違いからトラブルになることもある。

セミナーで山口氏は過去の事件と判例を具体的に解説するとともに、海上の運送人の責任について、海上その他可航水域特有の危険や天災、戦争、暴動または内乱、海賊行為などを免責として列挙した。特に、船舶火災では過失判定が難しく伝統的に免責とされる一方、消火装置が不十分だった場合など有責とされたケースもあると述べた。また、海固有の危険に関して、「嵐が海固有の危険といえるか否かは当該気象が当時の季節や場所を鑑みても到底予想できなかつたか否かによる」として運送人の責任を認めた神戸地裁の判例を紹介した上で、気象技術が発達した現在では世界的に免責は認められない傾向にある点に注意を促した。