

で推移しているが、その一方で日本発着貨物では減少傾向が目立つ。今年1～2月では、中国や香港を除いて他のアジア出しは総じて堅調に推移しているものの、日本出しは前年同期比14.3%減と2ケタ減となった。欧州発の輸入も前年割れが続いており、好調な米国トレードとは明暗がくっきりと

分かれている。

日本発欧州向けの荷動きは、15年までは前年並みないし微減の傾向で推移していたが、昨年は前年比8.4%減と大きく減少。アジア出し全体でも荷動きはなお伸び悩んでいるが、16年全体では1.2%増と増加はしており、日本出しの減少傾向とは対照的。特に年明け後は、

1～2月でアジア出しが0.8%減に留まったが日本出しは14.3%減となり、アジア全体では香港を除いて最大の下落率だった。

復航もやはり減少しており、1月はほぼ前年実績並みだったが、2月は6.3%減の4万9220TEUと減少。2月までの累計では2.8%減とやはり減少傾向となっている。

中国向け輸出が21%増

■ 2月の日中コンテナトレード

日本海事センターが発表した2017年2月の日本／中国間のコンテナ荷動き（トンベース）は、往航（日本発中国向け）が大幅増、

復航（中国発日本向け）が大幅減となった。

往航は前年同月比21.3%増の106万9630トンとなり、4カ月連続

の増加。金額ベースでは23.8%増の6773億円となり、やはり4カ月連続の増加だった。一方で復航は14.9%減の129万8380トンとなり、4カ月ぶりのマイナスだった。金額ベースでは25.6%減の7444億円だった。

3段階で運賃修復

■ 中東航路

アジア／中東航路の協議協定「IRA」は、5月末から6月にか

けて3段階の運賃修復を計画している。対象となるのは日本を含む

極東発中東向け貨物で、5月22日、6月1日、6月15日の3回に分けてそれぞれTEU当たり200ドルの運賃修復を行う方針としている。

海外では無過失責任リスクも

■ 東京海上日動、商法改正などでセミナー

東京海上日動火災保険は19日、インターリンクとNVOCC CLUBの共催により都内で改正SOLAS条約および商法改正についてセミナーを開催した。セミナーでは岡部・山口法律事務所の山口修司弁護士が「荷主と運送人の責任範囲」と題して講演。国際海上物品運送法や過去の判例を紹介しながら海上運送中の貨物に損害があった際の荷主と運送人それぞれの責任範囲などについて解説した。また、昨年10月に閣議決定され今国会で成立する可能性がある商法の改正に触れた上で、日本と英国、米国などの海外で国際条約や法律の解釈に違いがあることを指摘。「日本ではNVOCCに通常責任がないと考えられているものの、英国や米国などでは無過失責任を問われる可能性がある」とした。

講演で山口弁護士は商法の改正

案では荷送人の危険物申告義務が規定されることにも触れ、日本、英国、米国の判例をそれぞれ紹介。過去の日本の判例では荷送人に貨物の危険物分類判定義務があり、MSDS（現在のSDS、セーフティデータシート）の記載に従っただけでは義務を履行したことにはならないとされたことを説明。日本では過失責任が問われるとした。

一方で英国・米国などについては判例を紹介した上で「荷送人が義務を果たしたにもかかわらず貨物に損害が発生した際、荷送人が無過失でも結果として危険物であれば、荷送人は責任を負うというのが英国や米国の考え方」と述べ、同一の国際条約であっても国によ



日本と米英では条約や法律の解釈の違いがあることを解説した

って解釈が変わり、裁判を行う国によってはNVOCCにも責任が及ぶ可能性があることを指摘した。

また山口弁護士は商法の改正によって、荷受人の権利が拡充することも説明。「これまでは船が沈むなどして貨物を全損した場合、損害は荷受人に発生するにもかかわらず運送契約上の権利が発生しなかったが、改正後は貨物を全損した場合荷受人が荷送人と同一の権利を取得できるようになる」とした。