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でセミナー

改正商法への注目促す

東京海上日動とインターリンク、NPO法人NVOCC CLUBは5月24日、東京都千代田区の東京海上日動ビル新館で「荷主と運送人の責任範囲～荷主（NVOCC）の立場における賠償～」をテーマにセミナーを開催した。第一部では、東京海上日動総合営業第二部商社ロジスティクス第一室の村山進午課長が「新たなリスクへの対応」と題してインコタームズを踏まえ、具体的な事故実例等を参考に外航貨物保険について解説した。第二部では、5月18日に参院本会議で可決、成立した運送に関連する取引規定を見直す改正商法の法制審議会委員を務めた岡部・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関係」などを説明した。

自社の抱えている物流リスクを保険を通じて明らかに

村山氏は海難事故が全世界で引き続き数多く発生していることに加え、最近は荷主と運送人の関係が変わってきていることから、これまではあまり考えられてこなかったリスクについて検討する必要が生じているとした上で、各種海難事故について説明。「コンテナ船が船舶量に占める割合は年々増加傾向にある一方、コンテナ船には荷主によるコンテナ重量や危険品等の申告の不備などで重大な海難事故につながるリスクがある」と述べた。

村山氏

山口氏

また、「座礁や最近頻発しているコンテナ船火災事故は荷主の適切な申告がなされていないことが原因と見られるケースも多く、荷主としての責任を問われた場合、莫大な損害賠償請求を受ける可能性もあり得る。コンテナ船は大型化が進んでおり、荷主に非がなかったとしても、共同海損を含む本船事故に巻き込まれるリスクは増大している」と指摘し、リスクを知り、有事に対応できるよう適切な保険に加入しているかを確認する必要があると強調した。

次に、国際輸送におけるリスクと、それらに対応する保険を示した。例えば、梱包不良で化学品が漏れ、ヤード設備を汚してしまったという賠償責任リスクに対しては、「Cargo Owner's Errors & Omissions Liability Insurance」で備えることができるとした他、重量の申告手続きを誤り、積戻し費用が発生したといった各種費用・利益をカバーするには特約「Extra Expense for Errors and Omissions」があると説明した。

まとめとして、「トラブルが発生する前に、自社が物流で抱えているリスクを、現在手配している保険の内容を精査することで明らかにしていくとともに、貿易タームについて手続きではなく、リスク論でアプローチすることが重要になる」との考えを示した。

荷送人の危険物申告義務など解説

改正商法では荷送人の運送人に対する危険物申告義務違反の規定が新設

山口氏はまず、改正商法に触れ、「商法は基本的に国内運送の規程だが、国際運送と国内運送は相互に関わり合っていることから、今回の改正では、共通の規程を変更する、あるいは国内運送の規定を国際運送にも適用するといった複雑な様相を呈している」とし、改正商法のポイントなどを交えながら、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。

多くの関係者が参加した

運送中に事故が起こったときに、荷主が運送人に損害賠償を請求するに当たって立証する必要がある事項については、「船積み時に貨物が正常な状態だったことを荷主が立証する助けとなるのが、国際海上物品運送法7条1項3号で、船積み時の外部から認められる運送品の状態を船荷証券に記載することを定めている」と説明した。

また、同法9条では、「運送人は、船荷証券の記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に対抗することができない」と規定しており、船荷証券に外装上良好な状態で受領された（船積みされた）と記載されていれば、運送人は荷主に対して、貨物受領時に既に破損していたと言うことはできないとし、「荷主は同法7条1項3号、同法9条と荷揚げ地で貨物が壊れていることをもって運送中に貨物が損害を被ったことを立証できる」と話した。

加えて、同法7条は改正商法の758条、同法9条は改正商法の760条に移転すると述べた。

損害賠償金額については、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いるとした上で、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と述べた。また、改正商法の成立後、国際海上物品運送法第12条の2は国際海上物品運送法第8条になると説明した。

商法の改正に関しては、改正商法では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解釈され、陸上、海上、航空運送を問わず適用されるとし、「過失責任といえども、責任を免れるために注意義務を尽くす必要がある。NVOCCは通常過失はないと考えられるが、外国では責任を負わされる可能性がある」と指摘した。

また、荷受人の権利に関する規律（商法第582条第2項、第583条第1項）は、①荷受人は運送品が到達地に到着し、または運送品の全部が滅失したときは運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利を取得する②①の場合において、荷受人が運送品の引き渡し、またはその損害賠償の請求をしたときは、荷送人は、その権利を行使することができない―とあらためられるとした。

この他、複合運送契約、複合運送証券、海上運送状に関して設けられた規律について解説。「改正商法は近く発効することになるため、注意を怠らないでほしい」と呼び掛けた。