

## インターリンク 船荷証券セミナー開催 運送中の事故は免責あり

インターリンクは、このほど、「B/L裏面約款の運送人の責任」と題するセミナーを開催し、岡部・山口法律事務所、山口修司弁護士、写真IIが実際の判例を交えて解説した。



海上運送をめぐっては、複数の国際ルールが併存している。日本は1957年にハーグルール、92年にハーグ・ヴィスビールルールを批准したほか、国際海上物品輸送法を有している。一方、途上国も多くはハンブルグルールを採用し、2008年に制定されたロッテルタムルールは今後、批准が進む可能性がある。

こうした状況を踏まえて山口弁護士は、各ルールが定める「運送人」の定義の違いや、船舶所有者を運送人とする「デマイスクローズ」の効力、船荷証券の記載が及ぼす影響を解説した上で、運送中の事故発生時の被害立証と補償金額の範囲について判例を示し、説明を加えた。



複雑な国際ルールを解説

また、各種の法的免責についても言及。航行上の過失は小さくても損害額が莫大(ばくち)となること(ばくち)と、包装の不足のために運送人は免責とされているが、他船との衝突の場合は、相

自身の故意過失がある場合を除いて伝統的に免責とされることや、海固有の危険、隠れた瑕疵(かし)、包装の不足などの取り扱いを取り上げ、各ルールが定める責任制限や出

手の船に求償できる範囲がルールによって異なる。同様に、船舶火災は損害額が巨額となる上、過失の判定が困難なために、運送人

訴期限にも触れた。そのほか、代理人や下請け業者なども運送人と同様に保護されることを定める「ヒマラヤ・クロース」の影響範囲や、船が危険な状態になったときの費用を船舶と貨物が共同負担する「共同海損」の制度についても解説した。

最後に山口氏は、6月18日に発生した貨物船「MOL Confort号」の沈没事件を取り上げ、事故の概要と現況、今後の手続きの流れなどを説明した。