

「荷主と運送人の責任範囲」テーマにセミナー

カーゴクレーム実務や外航貨物保険の基礎を解説

東京海上日動、インターリンク、NVOCC CLUB

東京海上日動とインターリンク、NPO法人外航利用運送事業者倶楽部(NVOCC CLUB)は6月12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―カーゴクレームの基礎について―」と題してセミナーを開催した。セミナーは2部構成で、第1部では岡部・山口法律事務所、第2部では東京海上日動海上業務部の福本総理氏が外航貨物海上保険における基礎について解説を行った。当日は約150人が参加した。

第1部では岡部・山口法律事務所、第2部では東京海上日動海上業務部の福本総理氏が外航貨物海上保険における基礎について解説を行った。

第1部では岡部・山口法律事務所、第2部では東京海上日動海上業務部の福本総理氏が外航貨物海上保険における基礎について解説を行った。



仁井弁護士



福本氏

あるのかを説明した。仁井弁護士は、荷主の立場でも運送人の立場でも、普段から貨物事故が発生した場合に備えて立証に必要な証拠を保存する習慣を持ち、万一の事故時に提出できる状態にしておくことが企業防衛上望ましいと強調した。

第2部では、東京海上日動海上業務部の福本氏が講師を務め、インコタームスを踏まえた外航貨物海上保険における基礎について解説を行った。



当日は約150人が参加

④海上輸送に固有の制度(共同海損等)について解説した。海上輸送中の航海過失や火災が発生しても運送人は免責とされること、損害が発生した場合も責任制限額があることから自社の貨物を守る手段として貨物保険を手配する必要性(選択肢)があることを具体的な事例を挙げながら説明した。また、共同海損が発生した場合などは分担

によって保険期間の開始時期が違ふことなどを解説。輸出のFOB条件のケースで散見される日本国内のリスクの保険の付保漏れがあることを例に挙げ、貿易条件の確認や国内リスクの保険付保検討等の必要性を解説した。

最後に「3. 貨物保険の補償範囲―保険期間と補償内容について―」として貨物保険の補償範囲について、保険期間では特にどのタイミングで保険が開始しどのタイミングで保険が終了するのかを説明した。保険期間が終了と見なされる四つの事項を列挙し、「奥地までの長期輸送・中間保管・仕分け」などがないかの確認が必要だと説明した。

「1. なぜ貨物保険が必要なのか―貨物保険をかける必要性―として、①国際間の輸送リスクに対する備え②貿易制度に組み込まれた保険の機能③国際運送人の責任範囲

平均15%超のペースで増加しており、今後もさらなる成長が期待される。一方で、ミャンマー全体の約9割の貨物

福本氏は「外航貨物海上保険の基礎を踏まえ、海外との貿易取引に有効活用いただきたい」と述べ、締めくくった。

海外投資保険の引き受け決定

NEX I

ミャンマーティラワ港ターミナル運営事業への出資案件

平均15%超のペースで増加しており、今後もさらなる成長が期待される。一方で、ミャンマー全体の約9割の貨物

ラワ地区港への海上貨物のシフトが見込まれる。

本プロジェクトの港設備一式は日本の円

年にミャンマー・ティラワ経済特別区(SEZ)の運営に関して、海外投資保険でのサポートを行っており、S

生かし、相手国の課題解決に資する取り組みでもあり、政府が進める「インフラシステム輸出戦略」にも合致