

海上貨物(保険)セミナー共同開催

カーゴクレームの基礎を解説

インターリンク、東京海上日動

(株)インターリンクと東京海上日動は6月16日、「荷主と運送人の責任範囲(基礎編)」と題した海上貨物(保険)セミナーをオンラインで開催した。荷主と運送人の責任範囲について抑えておくべきポイントや、貨物の破損などが発生した際の荷主の対処法などを岡部・山口法律事務所(仁井稔大海事弁護士が解説した。当日は荷主や運送人など約90人が視聴した。

最初に、(株)インターリンクの本村英氏があいさつし、セミナーの参加者に対してお礼を述べた後、「当社は国際輸送に関するリスクヘッジを専



本村氏



仁井海事弁護士

し、荷主が事故発生時に証明すべきポイントとして「運送契約」「運送人の責任範囲での事故の発生」「損害の発生」の三つを挙げた。

「運送契約」では、初めに運送に関する契約書に「master」との記

載がある場合は船主が運送人を兼ねており、荷受人欄が「To Order」の場合、証券や運送書類の中の荷受人、荷受人、運送人をしっかり確認し、事故通知や時効延長の際に運送人に連絡す

ることが重要になるとし、さらに、運送人が外国の船会社など遠隔地にいる場合、代理人の記載がある場合も多いとし、「賠償請求などは実際に貨物を運んだ運送人に請求しなければならぬ。契約書が英語の場合は、代理人の名前の後に運送人の名称が記されていることが多い」と述べた。

「証券の不知文言(運送人がコンテナ貨物の中の状態を知らないことを示す文章)がなく、摘要欄(リマーク)に貨物が悪い状態を示す言葉がないことを確認してほしい。バンニングレポート(船会社が荷物を語めた証明書)やコンテナトラック(追跡)なども活用

した方が効果的だ」と話した一方、終了時の異常を証明するためには、Cargo Boat Note(荷卸された貨物の数量不足、ダメージ状況などを記した貨物の到着時状況報告書)や入庫報告書などを確認する他、写真により貨物の特定や撮影時期・場所を明らかにしなければならぬと説明した。

賠償請求先や時効に注意

類の確認が必須と指摘。海上輸送の場合には船荷証券と海上運送状があり、航空運送の場合には航空運送状があり、その書類の中の荷受人、荷受人、運送人をしっかり確認し、事故通知や時効延長の際に運送人に連絡す

載がある場合は船主が運送人を兼ねており、荷受人欄が「To Order」の場合、証券や運送書類の中の荷受人、荷受人、運送人をしっかり確認し、事故通知や時効延長の際に運送人に連絡す

ey Report(検査報告書)でいつ検査をしたのか、写真により貨物自体の損害をさせているか、廃棄証明・転売証明・修理証明などにより損害を受けた貨物の特定がされているかを挙げた。

Notice of Claim(事故通知)に関しては、海上運送では貨物受領時から3日以内に出状していない場合は、損害がなかったと推

定され(証明すれば可能)、航空運送では貨物受領時から14日以内に出状していない場合に損害賠償請求権を失うとした。

これらを踏まえ、注意点として航空到着日を基準として14日で計算、受け取りの日付入りのサインやスタンプをもらうほか、「引渡しを受ける権利を有する者」から「運送人」に対して提出する必要があるとした。

責任制限金額に関しては、海上輸送では、666・67SDR(注)×梱包数か2SDR×重量(キログラム)のいずれか高い方が適用され、航空輸送では22SDR×重量(キログラム)と定められていると話した。また、原則として梱包の数や重量は運送書類を基準に計算しており、一般的には内容物だけの重量であるnetではなく、梱包物も含んだgrossの重量で計算すると示した。

最後に同氏は、賠償請求の際には荷主側の立証責任だとし、「相手側が作った証拠が最も有力であり、第三者、機械的(写真・ビデオ)の順に有力となる」とまとめた。

(注)Special Drawing Rightsの略称。1SDRは2021年1月時点で148・8355円であり、毎年変動する。