

東京海上日動などセミナー



リスクの再認識を指摘する山口修司弁護士

「米英は無過失でも責任」
フォワードのリスク指摘

山口修司氏は、日本など世界各国が批准する船荷証券に関する国際条約「ハーグ・ヴィスビー・ルール」や、日本の国際海上物品運送法で規定された荷主・運送人の責任範囲について、過去の事故での判例なども交えて説明。今後の商法改正案の成立・施行や、7月1日発効の改正SOLAS条約により、荷主やフォワードが新たに認識すべきリスクも指摘した。

ただ、海上輸送における危険品か否かの適切な分類判定を行ったとは言えないという、荷主側の責任を厳しく問うものとなった。「荷主は危険物の分類判定で重い責任を負っていることを再認識する必要がある。」(山口修司氏)
この事件では、同荷主がNVOCCを起用していたため、形式上はNVOCCが荷主となっていた。しかし、荷主によってパン詰めされた状態で、危険物に該当しないとしてコンテナを渡されたため、賠償請求は実際の荷主である荷主にのみなされた。日本では、過失が認められた場合のみ賠償責任を負う「過失責任」の考え方が通説となっており、こうしたケースでNVOCCが責任を問われることはまれだ。

ただ、マスターB/L(船荷証券)が米英など海外の法律にのっとって、外国船社を利用した場合などは、形式上の荷主となるNVOCCが損害賠償責任を負う可能性がある。米英や中国、シンガポール、オーストラリア、カナダ、中国などの国々で事故原因となった貨物の荷主がいない場合も賠償責任を負う「無過失責任」が通説となっているため、山口修司氏は、「NVOCCが形式上の荷主として負うリスクについて、再認識を促した。」

千葉・流山で倉庫群着工
GLP 32万平方メートル規模



帖佐義之社長

グローバルロジスティクス・プロパティーズ(GLP)日本法人は6日、千葉県流山市で開発計画を進めていた大規模物流施設群「GLP流山」の1期棟を着工した。GLP流山は3棟からなり、延べ床面積は計32万平方メートル。同社最大規模の物流施設群。倉庫としてだけでなく、工場への入居も可能とすることで生産から物流までの一体運営が可能な複合施設として開発する。同施設内を対象にした人材派遣サービスを提供するなど、規模を生かした多様な付加価値サービスも提供する。

道16号線沿いといった地域よりも都心寄りな位置。常磐道「流山インターチェンジ」から0.5キロに位置する。物流施設としての立地に優れる。同日会見した帖佐義之社長は、「流山はこれまで、物流施設の立ち上げがあまり認識されてこなかったが、将来は埼玉県三郷市のような、誰もが物流ハブとして認識するエリアになるだろう」と、同地域の立地性を高く評価した。流山市は人口が過去10年で2倍になるなど、雇用の優位性も高い。

倉庫と工場の間居は建築基準法が定める用途の制約からこれまで例が少ないが、同社は埼玉県流山市の既存施設で実施済み。倉庫と工場の区画を分けることで同法の制約をクリアする。電気やガス、給排水などのインフラも工場への入居に耐えるスペックを考慮する。従来はカスタマイズ対応していた冷蔵・冷凍倉庫や危険品倉庫といった特殊保管スペースも標準設置する。

ただ、マスターB/L(船荷証券)が米英など海外の法律にのっとって、外国船社を利用した場合などは、形式上の荷主となるNVOCCが損害賠償責任を負う可能性がある。米英や中国、シンガポール、オーストラリア、カナダ、中国などの国々で事故原因となった貨物の荷主がいない場合も賠償責任を負う「無過失責任」が通説となっているため、山口修司氏は、「NVOCCが形式上の荷主として負うリスクについて、再認識を促した。」

工場入居可能
人材派遣も
GLP流山は3期に分けて開発。同日着工した1期棟GLP流山1は、地上4階建て・延べ床面積13万平方メートル。2018年2月の竣工を予定する。次いで4階建て・同9万6000平方メートルの2期棟を18年5月の竣工を予定。3期棟は4階建て・延べ床面積9万1000平方メートル。18年度竣工を予定している。

GLP流山は、都心まで25分、車で40分ほどの好立地にあり、物流施設の開発が相次ぐ圏央道や国道16号線沿いといった地域よりも都心寄りな位置。常磐道「流山インターチェンジ」から0.5キロに位置する。物流施設としての立地に優れる。同日会見した帖佐義之社長は、「流山はこれまで、物流施設の立ち上げがあまり認識されてこなかったが、将来は埼玉県三郷市のような、誰もが物流ハブとして認識するエリアになるだろう」と、同地域の立地性を高く評価した。流山市は人口が過去10年で2倍になるなど、雇用の優位性も高い。

倉庫と工場の間居は建築基準法が定める用途の制約からこれまで例が少ないが、同社は埼玉県流山市の既存施設で実施済み。倉庫と工場の区画を分けることで同法の制約をクリアする。電気やガス、給排水などのインフラも工場への入居に耐えるスペックを考慮する。従来はカスタマイズ対応していた冷蔵・冷凍倉庫や危険品倉庫といった特殊保管スペースも標準設置する。

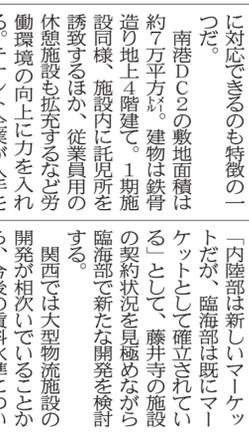
ただ、マスターB/L(船荷証券)が米英など海外の法律にのっとって、外国船社を利用した場合などは、形式上の荷主となるNVOCCが損害賠償責任を負う可能性がある。米英や中国、シンガポール、オーストラリア、カナダ、中国などの国々で事故原因となった貨物の荷主がいない場合も賠償責任を負う「無過失責任」が通説となっているため、山口修司氏は、「NVOCCが形式上の荷主として負うリスクについて、再認識を促した。」

エアカーゴマニュアル Air Cargo Manual 2016
好評発売中!
エアカーゴマン必携の実務書
DIPLOMAの参考書としても最適
海上貨物を含めた国際貿易に必要な情報も満載
お申込みは: Yoshi World, Inc.
〒160-0022 東京都新宿区新宿1-30-16-401号
TEL. 03-5363-5620 FAX. 03-5363-5625
aircargo_manual@sun.cims.jp
http://www.cims.jp/sun/yoshiworld

エアカーゴマニュアル Air Cargo Manual 2016
好評発売中!
エアカーゴマン必携の実務書
DIPLOMAの参考書としても最適
海上貨物を含めた国際貿易に必要な情報も満載
お申込みは: Yoshi World, Inc.
〒160-0022 東京都新宿区新宿1-30-16-401号
TEL. 03-5363-5620 FAX. 03-5363-5625
aircargo_manual@sun.cims.jp
http://www.cims.jp/sun/yoshiworld

国際物流の基礎知識を
出張講習!
新入社員だけでなく、ベテランの方のリフレッシュに向けて貴社の会議室で国際貨物の基礎知識を講習いたします。講習時間は13時より開講、1グループ3名以上の参加。
【主な講習内容】
●国際貨物の定義 ●集配から配達までの手順 ●IATA/ICAO ●世界地図(IATA AREA)の見方 ●運送約款 ●CITY/AP CODE
●貨物運送状(AWB)、MAWB、HAWBの概要 ●国際貨物輸送の種類(混載・宅配・郵便) ●グラントハンドリング業務
●通関業務とNACCS、関連法規(植物・動物・食品・危険品) ●運送実務、梱包・実重量・容積重量・個数・貨物内容・インボイス・パッキングリスト など
【受講料】
受講者1名につき5,000円+税(エアカーゴマニュアル代を含む)
【講師】
石坂彰房(ヨシワールド代表取締役)
【略歴】
青山学院大学経済学部卒。
英国海外航空(現・英国航空)貨物部長、
外資系フォワード勤務などを経て、
1993年ヨシワールドを設立。
成田航空専門学校講師も兼務。
2008年エアカーゴマニュアルを編集・発行。
※詳しくは、ヨシワールド(03-5363-5620)までご連絡ください。

レッドウッド・グループ
大阪・住之江の2期工事着工
約16万平方メートルの施設を開発



左下の敷地で2期工事を実施する。その右側手前が建設中の1期施設

レッドウッド・グループは6日、マルチテクノ型物流施設「レッドウッド南港デスティニー」(仮称、以下「南港DCC」)の安全祈願祭を大阪市住之江区の建設用地で執り行った。南港DCCの延べ床面積は約16万平方メートル。1期工事は着工し、延べ床面積約12万6000平方メートルの敷地を2期に分けて開発している。昨年11月、第一期工事に着工し、延べ床面積約12万6000平方メートルの敷地を2期に分けて開発している。昨年11月、第一期工事に着工し、延べ床面積約12万6000平方メートルの敷地を2期に分けて開発している。

ただ、マスターB/L(船荷証券)が米英など海外の法律にのっとって、外国船社を利用した場合などは、形式上の荷主となるNVOCCが損害賠償責任を負う可能性がある。米英や中国、シンガポール、オーストラリア、カナダ、中国などの国々で事故原因となった貨物の荷主がいない場合も賠償責任を負う「無過失責任」が通説となっているため、山口修司氏は、「NVOCCが形式上の荷主として負うリスクについて、再認識を促した。」

ただ、マスターB/L(船荷証券)が米英など海外の法律にのっとって、外国船社を利用した場合などは、形式上の荷主となるNVOCCが損害賠償責任を負う可能性がある。米英や中国、シンガポール、オーストラリア、カナダ、中国などの国々で事故原因となった貨物の荷主がいない場合も賠償責任を負う「無過失責任」が通説となっているため、山口修司氏は、「NVOCCが形式上の荷主として負うリスクについて、再認識を促した。」

ただ、マスターB/L(船荷証券)が米英など海外の法律にのっとって、外国船社を利用した場合などは、形式上の荷主となるNVOCCが損害賠償責任を負う可能性がある。米英や中国、シンガポール、オーストラリア、カナダ、中国などの国々で事故原因となった貨物の荷主がいない場合も賠償責任を負う「無過失責任」が通説となっているため、山口修司氏は、「NVOCCが形式上の荷主として負うリスクについて、再認識を促した。」