

荷主のリスク顕在化を指摘

会社が負う責任の整理を

インターリンク、東京海上日動、NVOCC CLUB

インターリンクと東京海上日動、NPO法人NVOCC CLUBは11月18日、東京都千代田区の東京海上日動新館で「国際輸送リスクとその対応」をテーマとしたセミナーを共催した。SOLAS条約(海上人命安全条約)改正や、今後、商法改正法案が審議されるなど荷主の責任が厳格化していることを踏まえ、東京海上日動の担当者らが国際輸送で顕在化する荷主のリスクやその対応について解説した。当日は、貿易業の荷主や国際物流の関係者など120人が参加した。

高裁判決、商法改正法案を踏まえた荷主の義務などについて解説を行った。

SOLAS条約改正の要因として、2007年に英国南西海岸沖で起きたコンテナ船の座礁事故の要因がコンテナ重量の過少申告であったことや、昨今のコンテナ船の大型化によって重量の誤申告に伴うリスクが一層増大していることを説明。同条約の改正により、①荷送人は、規定された方法での輸出コンテナの総重量の測定・確定が義務付けられる②船長またはその代理人にコンテナ総重量の報告が必要③荷送人からの情報提供



平川氏



村山氏

がない場合は船積み禁止の3点が変わりになったとし、今後、荷送人はコンテナの船積み禁止による費用損害や重量の誤申告による賠償責任を負うリスクが顕在化している

また、04年10月に発生したNYK ARGUS号火災事件の最高裁判決では、危険物を申告せず

る商法改正法案には、「危険物に関する荷送人の通知義務」について、荷送人に危険物についての通知義務がある旨の規定が新設される他、危険物通知に係る過失がなかったことを立証できない場合は賠償責任を負う「過失推定責任」が採用されるとし、今後、荷送人が、危険物輸送に関する

る申告上の過失や不適切な輸送による賠償責任を負う可能性がある」と指摘した。

第2部は、東京海上日動総合営業第二部貨物海外課の村山進午課長が、国際輸送におけるリスクと保険について解説した。国際輸送でのリスクは、財物(モノ)、賠償責任、費用・利益に分けて考えると理解しやすいとし、「SOLAS条約改正などに伴い、昨今は荷送人の賠償責任、費用・利益に係る責任が増大している。まずは、会社が負っている責任について整理することが大切だ」と強調した。

その上で、外航貨物海上保険のオールリスク条項は輸送中の貨物の損害を補償するものであり、賠償責任や費用・利益損害についてはカバーしていないと説明。賠償責任をカバーする商品「Car go Owner's Errors & Omissions Liability Insurance」や、費用・利益を補償する特約「Extra Expense for Errors and Omissions」について解説し、同商品の内容を説明するとともに、同特約のポイントとして、賠償の相手を荷主に限定せず、申告漏れといった人為的ミスもカバー対象になることなどを紹介した。



貿易業の荷主らが参加した

に船積みした商社に不法行為上の過失があるとし、荷送人に危険物上の危険物分類表示義務があることを認めた」と説明した。

加えて、今次の臨時国会に提出されることになっていく