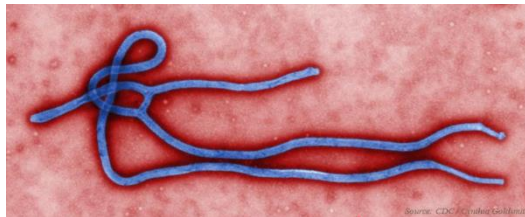


Gard Insight

寄港先でエボラ等の感染症がもたらすリスクに対処するための用船契約条項

こちらは、英文記事「<http://www.gard.no/web/updates/content/20746743/charterparty-clauses-dealing-with-risks-from-ebola-and-other-diseases-at-ports-of-call>」(2014年9月24日付)の和訳です。



最近の西アフリカにおけるエボラ出血熱の流行を受け、船主と用船者の間では、エボラウイルスに晒される可能性のある地に寄港する際のリスクと不確実性に関し、用船契約に具体的な条項を盛り込むことへの関心が高まっています。

用船契約にエボラ関連条項を盛り込む必要はありませんが、契約スキームについて契約当事者間でしっかりと説明がなされていれば、契約内容についての確実性が高まるでしょう。

この問題が発生してから日が浅いため、標準的な条項が共通して使用される状況にはまだ至っていません。BIMCOにもエボラ関連条項はありませんが、書式には、船主と用船者がエボラ関連条項についての交渉を開始する出発点として使用できる表現がいくつか含まれています。¹

現在、エボラに関して多くの条項が流布しており、その中には、両当事者が意図したことがきちんと反映されていないような条項案も存在しているおそれがあります(当事者自身が何を意図しているか分かっていないことの表れかもしれません)。このような状況は不確実性を招き、紛争リスクの軽減をもたらすどころか、むしろ増大を招くことになりかねません。

本稿では、エボラ関連条項をめぐる交渉において、船主と用船者の双方が考慮すべき点を取り上げます。

エボラ関連条項をどの感染症に適用するか？

船主と用船者は最初に、エボラのみ(あるいはその他の指定感染症)を条項に含めるか、それとも事前に疾患名を明記せずに、一定範囲の感染症を含めるかを決定する必要があります。

適用対象となる疾患名を列挙することの利点は、条項の適用をめぐる紛争が生じにくくなることです。逆に、不都合な点は、両当事者が条項の作成時に想定していた感染症と同程度か、それよりもはるかに深刻な新型感染症かが確認される可能性があることです(SARSやH1N1/豚インフルエンザのような感染症)。

疾患名を明記せずに一定範囲の感染症を含めた場合、どの感染症がその条項に該当するのかを特定するための具体的な仕組みが必要になります。よく用いられているのは、世界保健機関(WHO)やアメリカ疾病管理予防センターなどの保健機関が決定する各感染症の深刻度を参照する条項を盛り込む方法です。これらの機関は、各感染症に関する最新情報や警告を頻繁に発してはいますが、そこに記載されている表現は条項で使用される表現とは大きく異なるため、そうした情報や警告から、該当する感染症が発生したのか、あるいはいつ発生したのかを判断するのが難しいのが問題点となります。また、ある特定の感染症が「人の健康に極めて有害」か、あるいは「伝染性の高い感染症」なのかといった問い合わせを行っても、WHOから回答を得られることは期待できそうにありません。

条項の中で公的な保健機関について言及する場合は、例えば、その感染症がWHOによる「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態(Public Health Emergency of International Concern [PHEIC])」の対象であるかどうか、というように客観的に評価できる基準を設けるのが最善の策でしょう。両当事者は、その基準が、自分たちの意図した深刻度を示すかを確認する必要があります——最近のエボラの流行は、WHOが2005年以降に宣言したPHEICとし

¹ Clause 14(A) of BALTIME 1939 (Revised 2001), Clause 25 of SUPPLYTIME 2005, and Clause 46 of BIMCHEMVOY 2008.

ては3番目になります。両当事者がもう少し深刻度の低い感染症にも条項を適用したい場合には、別の基準が必要になります。

中間的な方法としては、両当事者が条項の適用対象にすべきと考える感染症を列挙し、その上で「又は、人にとって同程度の深刻さを有するその他一切の感染症」という包括的な表現を付け加えるという方法があります。

一般的に言って、船主は、保護を最大限にするためにできるだけ多くの種類の感染症をリストに加えようとし、用船者は、航海への影響を最小限に抑えるためにそれを制限しようとするはずで

特定の港での条項適用の可否をどのように確認するか？

次の問題は、「条項を適用するためには、感染症へのリスクがどの程度である必要があるのか」ということです。例えば、その感染症が港内で流行している必要があるのか、それとも港のある地域・国内に確定感染例があれば十分なのでしょうか。寄港地が感染症の報告症例のない国に所在するとしても、感染が大流行している他国の国境近くにあるとしたらどうでしょう。また、どのくらい前に、直近の確定感染例が報告されている必要があるのでしょうか。

条項の中には、例えば、「WHOが流行を宣言した場所に条項を適用する」というように、その判断基準を公的機関に委ねているものもあります。このような条項も、上記と同様に、WHOが明確な宣言を行わない可能性があることが問題です。

より一般的な手法は、特定の感染症にさらされるリスクが一定レベルに達した場合に条項を適用するというものです。この場合、当事者は、適用要件となるリスクレベルを判断する必要があります。いくつかのBIMCO条項はこのような形をとっており、例えばBIMCOのConwartimeの定義による戦争危険は「船長および/または船主の合理的な判断において、船舶、積荷、乗組員またはその他の乗船者にとって脅威または脅威となる可能性がある」特定の行為に適用されます。これは、リスクレベルに関する判断を必要とします。

契約当事者は、条項が発動するリスクレベルを慎重に検討し、その条項で使用する文言が自分たちの意図を確実に反映したものになるように配慮する必要があります。リスクの選択肢は、低リスク(おそらくは「寄港先に感染症が存在している可能性」)から高リスク(「寄港先に実際に深刻な感染が発生している状況」)まであります。

紛争が生じた場合は、当事者の意図を明確にするために条項が綿密に分析されることとなります。例えば、暴露リスクを「起こり得る(likely)」と定義した場合、ここには、起こる可能性の方が起こらない可能性よりも高い事象が含まれる可能性があり、五分五分の見込み以下の事象も含まれる可能性があります。² ここで留意していただきたいのは、実際のところ暴露の可能性が50パーセントの感染症というのは極端なケースであって、現在の情報によれば、船舶が西アフリカの港に寄港した場合にエボラウイルスに暴露するリスクは50パーセントを大幅に下回るということです。

そのほか、現地当局がエボラ関連「対策」を実施した場合に発動される条項もいくつかあります。ここで問題となるのは、その「対策」が条項の範囲に含まれるのか否かが曖昧になるおそれがある点です。例えば、該当の対策が他国におけるエボラ対応策として導入された場合はどうなるでしょうか。また、実施された対策についての公式な説明が全くない場合や、その一部しか公表されていないのではないかとと思われるようなケースもあるかもしれません。

一般的に言って、船主は、暴露リスクが小さくても適用されるように条項を作成しようとし、用船者は、暴露リスクが高い場合に限り適用されるようにしようとするはずで

感染が発生している港に寄港した結果

エボラ関連条項を検討する際に決定的に重要な部分は、条項が適用されたらどうなるかという結果の部分です。この条項を設けることの主目的は、戦争条項や海賊条項と同様に、船主が寄港を拒否した上で別の指示を要請できるようにすることです。

² The Heron II [1969] 1 AC 350.

重要な点は、貨物が既に船積みされ、感染症が発生している港を荷揚地として指定した船荷証券が発行されている場合のみリスクを特定できる場所に留意することです。したがって船主は、用船契約に基づく「リスクのある」港への寄港を拒否する権利があることが船荷証券にも記載されること、かつ、エボラ関連条項に基づいて実施した行為が運送契約からの逸脱とされないことを望むはずですが、これは、通常、用船者側がそれに明示的に同意するか、エボラ条項を実施した結果に対して船主を免責する方法を取ることになります。この点は特に重要です。なぜなら、別段の合意がなく新たな荷揚港に向けて航行した場合、契約上、離路に該当する可能性があり、そうすると、P&I担保が損なわれる可能性があるからです。³

いずれの場合も、用船料、滞船料、輸送費などの調整に関し、結果的に負担した余分な時間と費用について、誰が責任を負うべきかを条項に明示することになるでしょう。

航海用船契約の条項の中には、エボラによる遅延が生じた場合、停泊期間、滞船料が割引料金で適用されると記載しているものもあります。このような条項の場合、他の記載内容にもよりますが、用船者側は、条項の発動条件を緩和することに関心を持つと思われます。

エボラ関連条項に含まれ得る他の項目

ほかにも様々な項目が記載されている条項があります。いくつかの条項には、船舶の引渡し前の一定期間において、感染が発生した港に船舶が寄港しなかったことを船主が保証(つまり約束)するという文言が含まれています。現実にもそうであり、その「感染が発生した港」というのが、あくまで寄港時の状況に言及したものである場合には、受け入れ可能なはずですが。

また、乗船する港湾労働者が感染症に冒されていないことを確認する義務を船主に課している条項もあります。中には感染していないことの確認が困難なものもあることから、リストに掲載される感染症の種類が多い場合、船主はこれに同意することに慎重になるべきです。

寄航港だけでなく、船舶が通過する可能性のあるその他の水路や水域にも条項を適用したい場合には、これを明示的に記述すべきです。

エボラウイルスに暴露するリスクのある地への寄港がどのような結果を招くかは予測できません。寄港した船舶に対して、世界中の関連当局が検疫期間の延長を求め、サービスを保留し、果てはブラックリストに載せるなど、実に様々な手段を講じる可能性があります。こうした問題は、用船契約終了後も存続するかもしれません。船主は、検疫が予期される状況で被った費用については、P&I担保が提供されない可能性があることに留意する必要があります。⁴ したがって、船主としては、感染が発生した港に船舶が寄港を許可された状況と、感染が発生していない港でその後生じた結果の両方を明示的に担保する条項を求めることになるでしょう。

最後に、そして重要なことですが、用船契約が定期用船か航海用船かにより(代替できる可能性は低い)、条項をそれに合わせて調整する必要があります。例えば、定期用船契約では、本船が別の港で荷揚げした場合、用船料の支払いが継続することで合意し、航海用船契約の下では支払われるべき運賃の調整という形で実施されるでしょう。

船主と用船者の交渉

Gardの認識では、一般的に言って、船主はエボラ関連条項を拡大してその適用範囲を最大にようとし、用船者は逆にその条件を狭めて航海への影響を最小限に留めようとするはずですが。

最終的にどうバランスをとるかは、両当事者の交渉上の立場にかかっていることは言うまでもありませんが、交渉の目的は、船主と用船者との間だけではなく、船荷証券に条項を盛り込む場合には積荷の利害関係者との間におい

³ Gard約款34.1.xiを参照してください。

⁴ Gardは、約款48に基づき検疫命令や消毒に関連して負担した費用をてん補しますが、「船舶が検疫を受けることをメンバーが知っていた、あるいは予期すべきだった港に向かうよう命じられた場合」はてん補対象とはなりません。

でも、できるだけ問題が生じないようにするために、条項の明確さと確実性を保つことであるべきです。明確さを実現するためには、まず両当事者が条項に何を期待するかを確認する必要があり、それには率直かつ慎重な話し合いが欠かせません。

まとめ

- 条項が適用される感染症が何かを把握するようにしてください。感染症が列挙されていない場合、関連のある感染症を客観的に特定することができるでしょうか。
- 条項を適用するためにはどの程度の暴露リスクが必要なかを明確にし、必ずそれを記載するようにしてください。
- 条項の各部分を理解するようにしてください。条項に予期しない項目が含まれていて、それが用船契約のその他の条項に実質的に影響を及ぼす場合があります。

最後に、上記の内容は、条項に関するすべての問題を網羅したものではないことにご留意ください。

このGard Insightの記事に関するご質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#)または[ガードジャパン株式会社](#)までお願いします。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されています。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であるとは限りません。であるとはであることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文と内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。