

腐敗行為防止関連法の遵守 (2021年12月9日更新)

こちらは、英文記事「[Compliance with anti-corruption legislation](#)」(2016年8月30日付)の2021年12月9日付更新版の和訳です。

船舶に対する賄賂の要求がしばしば発生する中、船会社は適切な贈賄防止手続きの実施をより一層求められています。BIMCOの腐敗行為防止条項の狙いは、腐敗行為による遅延リスクを関係者当事者間で調整できるようにすることです。



問題

船舶は様々な代理業者や役人から役務の提供を受けますが、中にはそうした役務提供の機会を利用して賄賂をせしめようとする者もいます。腐敗行為は、煙草を要求するものから、現金を要求するものまで様々です。こうした要求に応じないと、遅延や追加コストが発生したり、多額の罰金を科されることさえあります。

腐敗行為は長年、海運業の関係者の間で問題となってきました。例えば、傭船者は、通信、飲食物、交際費などの代金を別途支払うことが多く、これは、船長が「必要であると判断した場合に」、水先案内人や税関職員、フォアマンに飲み物や煙草を提供するための費用の一部をまかなうためのものであると説明されてきましたが、現代の慣習に十分なじむアイデアとは言えません。用船契約の手数料の支払いに関しても、[しばしば問題が報告](#)されています。

船主は、賄賂を要求されたらどうすることもできないと感じるかもしれません。もし支払を拒めば、所有船が不当に罰金を科せられるなどして、そのコストを船主が負担しなければならない可能性があります。また、そうしたコストは、例えば罰金はごく軽微な違反を現地当局職員に指摘されたものであったりするため、現地の腐敗行為が原因で発生したものであることを船主が証明するのは困難です。結果として、港湾関係者の腐敗によるコストとリスクのほとんどが船主、とりわけ本船の船長に降りかかることとなります。

腐敗行為防止関連法

贈収賄防止関連法は以前から施行されてはいましたが、最近になって、贈収賄に対して(たとえそれが地球の裏側で起こったものであっても)より厳しい姿勢を取る国が増えてきています。米国の連邦海外腐敗行為防止法(Foreign Corrupt Practices Act)は、英国の2010年贈収賄法(Bribery Act 2010)と同様に、海外での行動に対して基準を課すものになっています。

海運業に関連する腐敗行為防止関連法の特徴の一つは、「ファシリテーション・ペイメント」（公務員に日常的行為を円滑に行ってもらうためにチップなどを支払うこと）を禁止している場合があることです。

英国の贈収賄法では、ある会社の社員がビジネス上の優位性を獲得・維持する目的で他者に賄賂を贈った場合、その所属会社が刑法違反で有罪となることがあります。ファシリテーション・ペイメントがこれに該当することもあり得ます。もし贈収賄の訴訟事件になった場合でも、会社として贈賄防止手続きを定めていたことを示すことができれば、抗弁を主張することができます。贈賄を防止しなかったかどで有罪判決を受ければ、[会社に巨額の罰金](#)が科されるおそれがあります。これに関して参考となるガイダンスがありますので、[こちらから](#)ご覧ください。

その結果、何か間違いが起こっても刑事的制裁を受けなくて済むように、多くの企業が自社の腐敗行為防止方針の見直しを進めています。また、その一環として、腐敗行為防止基準を遵守することの同意を相手方当事者に求める動きが強まっています。

用船契約向けの BIMCO の腐敗行為防止条項

これまでは、特に決まった定型の腐敗行為防止条項が使用されてきたわけではなく、契約書を草案する側にとって有利な内容になることがしばしばでした。例えば、多くの条項が両当事者に腐敗防止法を完全に遵守するよう求めているのをよく見ますが、現実的に賄賂の要求にどう対処するかについては規定されていません。BIMCO の腐敗行為防止条項は、それを改めて、船主と用船者間のバランスを再調整しようとする内容になっており、そのような要求の実際的な側面をより対処するものとなっています。

下位条項 (a)：両当事者は、両当事者および本船が活動するすべての法域において適用されるすべての腐敗行為防止関連法を遵守することに同意する。両当事者はいずれも、適用法違反を防止することを目的とした手続きを定めなければならない。

下位条項 (b)：船主または船長が公務員や請負人（水先案内人や船倉検査員）から価値のあるものを要求され、この要求に応じることが腐敗行為防止関連法違反になると思われる場合、船長は可及的速やかに用船者に通知するものとし、当該要求に抵抗するため全員が協力しなければならない。

下位条項 (c)：当該要求が取り下げられない場合、船長は抗議文を出すことができる。明確な反証がない限り、本船の遅延は不正な要求の結果とみなされ、本船は引き続きオンハイヤーであり、停泊期間が続くものとする。

これらを総合すると、下位条項 (b) と (c) により、腐敗行為が存在する港に停泊するよう用船者が本船に命じた場合、その結果生じる遅延の費用は用船者が負担すべきであることは明らかです。不正

な要求以外の事由で本船が遅延した場合は、本船はオフハイヤーとされる可能性があることに変わりはありません。

下位条項 (d) : 両当事者は、適用される腐敗行為防止関連法の不遵守による損害を互いに補償する。

下位条項 (e) : 各当事者は、適用される腐敗行為防止関連法に相手方が違反し、それによって善意の当事者が腐敗行為防止関連法に違反することとなった場合、用船契約を速やかに解約することができる。

この規定は、間違いなく、両当事者が腐敗行為防止条項を遵守する動機付けとなるでしょう。

下位条項 (f) : 両当事者は、用船契約の協議時に、腐敗行為防止関連法に違反しなかったことを保証する。

まとめ

贈収賄を防止しようとする気運の高まりや、腐敗排除・防止を目的とした活動を行う [Maritime Anti-Corruption Network](#) などの組織の整備が進んでも、腐敗行為に伴う問題は今後も当面は、完全になくなることはないでしょう。したがって、適用される腐敗行為防止関連法の内容を理解し、それに沿った適切な腐敗行為防止方針や規程を定めておくことが重要です。BIMCO の新しい条項を用船契約に盛り込むこともその一つかもしれません。

メンバーの皆様には、腐敗行為に対抗する手段として、また、腐敗行為防止の要求事項の遵守とリスク管理の一環として、BIMCO の腐敗行為防止条項の使用を推奨いたします。同条項を使用する場合、用船者と船主がその運用と効果を理解していることが重要です。また、同条項が用船契約に盛り込まれている場合には、船長に通知するほか、適用される腐敗行為防止関連法についての乗組員向け研修を実施して、腐敗行為に遭遇した場合の対処方法を習得させることを検討してください。

この Gard Insight の記事に関する質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#) もしくはガードジャパン (gardjapan@gard.no) まで電子メールでお送りください。

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おります。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、原文との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。