

UKディフェンス・クラブ

UKDCはTHOMAS MILLERにより運営されています。

SOUNDINGS

エボラ出血熱 傭船契約における留意点

契約上の問題点

1. 船主は感染している港への寄港を拒否することはできるか？

本船の乗組員は感染している港に寄港することに気が進まず、船長は感染していない港まで迂回したり、港に感染するリスクが無いことが確認できるまで待ったりして、乗組員に対するリスクを回避しようと思うかもしれません。

定期傭船契約では、船主は本船の使用に関する傭船者からの正当な指示に従わなければなりません。そのような指示に従うことが本船を安全上のリスクに晒す場合には拒否することができます。多くの傭船契約では、傭船者は本船を「安全」な港へ向かうように指示する義務があるだけです。ある港が非安全となった場合、船主は傭船者に対して代替港を指定するように要求することができます。

しかし、エボラ出血熱の発生によりある港が法的に「非安全」になるかどうかは定かではありません。これは**Eastern City**号事件の以下の有名な定義における事実問題になります。

「...特に異常な状態が発生しない状況で、特定の船舶が、当該期間中に、適切な操船と航海技術によっても回避することのできない危険に晒されることなく、入港し、使用し、出港することができない限り、その港は安全と見なされない...」

「非安全性」を立証する挙証責任はかなり高いものです。例えば、1994年にインドでペストが発生したとき、船主は乗組員が病気に罹る確率が高いということを立証していないと裁判所が判断したため、非安全港に関するいくつかのクレームは不成功に終わりました。エボラ出血熱という比較的新しい疾患に関する不確実性や、適切な予防策さえ講じれば感染を避けることができるという世界保健機関の現在のアドバイスを勘案すると、感染しているある港が「非安全」とであると確定することは困難でしょう。事態が絶えず進行し新たな局面が現われるということを考えると、事実関係や個々の港の危険度によるといえます。

船主が十分な根拠なくして傭船者の指示に従うことを拒否した場合、傭船者は履行拒絶を理由に契約を解約することや損害賠償を請求することができる権利があるため、船主はその契約上の立場を注意深く検討する必要があります。

またオフハイヤー条項の文言により、傭船者は本船をオフハイヤーにする権利もあるでしょう。乗組員が傭船者の指示に従わなかった場合、それは「本船の完全な稼動を妨げるその他のあらゆる事由」(any other cause preventing the full working of the vessel) (ATHENA号事件参照)

という文言に該当する可能性があり、とりわけ「その如何を問わず」(whatsoever) という語句が含まれている場合はなおさらそうです。

しかし、船主は、不承不承、定期傭船者の指示に従い非安全港へ進み、その結果損失を蒙った場合は、契約の条項により傭船者に補償を求める権利があるでしょう。さらに、船主は契約により、乗組員の健康を危険に晒しながらも感染している港へ本船を送る義務があるとしても、公序良俗の問題は発生するでしょう。

航海傭船契約では、離路自由約款が無い場合、船主は不必要な離路や遅延なく指定港へ進まなければなりません。ただし、本船または貨物の安全のために離路が必要である場合は例外事項となります。

定期傭船における立場とは対照的に、指定された港が「非安全」となった場合、航海傭船者は代替港を指定する権利はないかも知れません。契約で目的地を「または安全にたどり着ける最寄の場所まで」(or so near there unto as she may safely get) の文言で修飾した場合、船主は契約に違反することなく、最も近い合理的な代替港まで進み、傭船者から目的地までの貨物転送費用を請求する権利があるでしょう。しかし、そのような約款がなく、その出来事に対応している不可抗力の約款もない場合、本船はその港が安全になるまで待つしかないことがあります。

そこで、このような遅延が傭船契約を履行不能にするかどうかという疑問が起こります。しかし、履行不能を英法でうまく主張することは難しいものです。契約上の義務の履行がより煩わしくなり、または経費が高くなるという事実だけでは、契約を履行不能にできないでしょう。契約を履行不能にするような出来事は、傭船契約における履行義務を根本的に変えてしまい、その後の履行を不可能にするか、違法にするか、または各当事者が本来想定していたものを根本的に違うものになってしまうものです。これは傭船契約の条件および遅延の長さによります。

しかし、上述の通り、エボラに感染している港が非安全と見なされる保証はなく、不当な離路は傭船者に対して契約を解約するまたは損害賠償を請求する根拠を与えてしまう可能性があります。

2. 港が閉鎖された場合

これを執筆している時点においては、エボラの影響で閉鎖している港はないようですが、事態が悪化した場合にはそのうちそれも考えられます。最近の出来事ですが、ナイジェリアの港湾局は今、感染している港からくる船舶に対して、国内港へのアクセスを拒否しています。

定期傭船契約では、指定港がエボラにより閉鎖または制限されている場合、傭船者は本船が港が再開するまで沖合いで待つか、ほかの港へ進むかを定める必要があります。これに明示的に対応する条項がない限り、本船そのものはまだ完全に稼働状態にあるため、傭船料を支払う義務はいずれにしても継続するでしょう。

上述したように、航海傭船契約では、明示的な条項がない限り、航海傭船者が契約書で指定された港を変更することはできないでしょう。契約の文言により、本船が最寄の港まで進むことが許される場合もあれば、契約が履行不能になるかどうか疑問が生じる場合もあります。

3. 乗組員がエボラ出血熱に感染した場合

乗組員がエボラ出血熱に感染した場合、船主は通常、確実にその乗組員を即座に本船から移送しなければなりません。これは(感染が航海中に発見された場合)離路となるだけでなく、本国送還費や医療費も関わってきます。

定期傭船では、明示的な条項がない限り、船主は通常その乗組員の医療費用等を負担することになっています。しかし、傭船者が本船を感染している港に仕向けた結果として病気が発生する場合、契約の条項により、または船主は港がエボラの影響を受けていると分かった上で、つまりそのリスクを受け入れた上で当該港へ行くことに同意したと見なされるかどうかにより、船主はその費用を傭船者に請求することができるでしょう。

そのような離路期間を傭船者が本船をオフハイヤーにする権利があるかどうかは傭船契約の条項によります。例えばShelltime 4傭船契約では、乗組員が医療援助を求めるために発生した時間の損失はオフハイヤーと規定しています。未修正のNYPE 1946オフハイヤー条項では（「人員不足」の例外事項は人数が足りない状況だけに適用されるため）このような状況は多分オフハイヤー条項の範疇に入りませんが、「その如何を問わず」（whatsoever）という語句を追加すれば変わる可能性もあります。しかし、傭船者の指示に従った当然な結果として生じる出来事はオフハイヤーにならないため、船主が感染している港に寄港することのリスクを受け入れたと見なされる場合や乗組員が推奨されている予防策を怠った（例：当局のアドバイスに反して上陸した）場合を除き、船主はある程度抗弁できるでしょう。

航海傭船では、明示的にでなくても黙示的に、船主は通常、乗組員の安全のために離路する権利があります。しかし、運賃は変わらないため、その時間と費用は船主の負担となります。

病気が発見されたときに本船が港内にあり、その結果遅延が生じた場合、停泊期間や滞船料の問題も発生する可能性があります。港に到着したときに乗組員が感染していた場合、当該の保健手続が完了できないため、有効な荷役準備完了通知（NOR=Notice of Readiness）が提出できるかどうか疑問です。停泊期間および滞船料は有効なNORを提出するまでは計上されません。

4. 本船がエボラに感染している港に寄港している、また寄港したことを理由に検査された場合

感染している港に寄港した本船は、その港またはその後の港でしばらく検査される、または洗浄するように命令されるかも知れません。罰金も課されることもあります。

どちらの当事者がそのような費用を負担するかは、定期傭船契約に規定されているでしょう。例えば、NYPE 1946傭船契約には以下の規定があります。「乗組員の発病のために命令された燻蒸消毒は船主負担とする。本傭船契約に基づく本船の使用による運送品又は寄港地に起因して命令されたその他のすべての燻蒸消毒は傭船者負担とする…」

差し止めにより失われた時間に対する責任については、文言により、オフハイヤー条項が適用されることもあります（「あらゆる事由」（any other cause）の後に「その如何を問わず」（whatsoever）の語句が追加されたとき、チフスの推定発生において本船を差し止めた当局の行為はオフハイヤー条項の対象となったAPOLLO号事件を参照）。

しかし、検査や洗浄が傭船者の指示の当然の結果と見なされる場合、傭船者は本船をオフハイヤーにしたり、船主から費用を回収することはできないかもしれません。船主は、因果連鎖を断ち切ったという議論を避けるために、推奨されるすべての予防策を講じることをお勧めします。特にShelltime 4傭船契約では、「傭船者からの書面による同意または指図なしに、感染地域に上陸したことによる検査の遅延」はオフハイヤーになるとはっきりと規定しています。

航海傭船契約に具体的な「検査」または「検査終了」（free pratique）条項が含まれていることがよくあります。本船が検査を受けたとき、停泊期間を開始するという意味では準備が整っていると見なされず、そのため船主はその遅延について滞船料または損害賠償金を受取れないでしょう。しかし、これに対応する条項を含む傭船契約もあり、例えばAsbatankvoy契約の第17条(a)では、傭船者がすでに検査が行われている港へ向かうように命令をした場合、検査による遅

延は傭船者の停泊期間から差し引くが、本船が向かっている途中でその港が検疫を宣言された場合は、差し引かないと規定しています。

同様に、本船が感染している、または単に感染地域から入港して来たということで検疫終了が認められていない場合、これに明示的に対応する条項がない限り、停泊期間は開始されません。例えば、停泊期間が「検疫終了か否かを問わず」（WIFPON=whether in free pratique or not）開始されると規定することはよくあります。

5. 条項作成上の留意点

メンバーがエボラの影響を受けている、また今後受けるであろう港と関連する契約を現在交渉している場合、発生するであろう潜在的に危険な状況に対応した条項を含めるように充分考慮しなければなりません。エボラやその影響に関する不確実性により、すべての問題を事前に予想することは簡単ではありません。しかし、当事者は一般的に以下の事柄に関する時間と費用について規定することを考慮すべきです。

- 燻蒸消毒
- 検疫
- 洗浄作業
- 予防策
- 治療（感染している乗組員を下船させるための離路も含む）
- 罰金

遅延については、通常、遅延が発生したときに本船をオンハイヤーのままにするか、または時間の算入（time to count）により処理できます。

さらに、指定港が影響を受けたとき（港は閉鎖されていないがそれでもリスクがあるという状況も含むように定義すること）に代替の船積港や陸揚港を許可する規定も設けるべきです。

傭船契約の条項

最近発生したエボラ出血熱より生じる不測の事態に対応するために、クラブは以下の条項を作成しました。この条項は定期傭船契約および航海傭船契約のいずれにも適用できます。しかし、すべての事態に対応できない可能性もあり、あらゆる不測の事態において適切である保証はないということにもご留意ください。如何なる条項も、具体的な状況および特定の傭船契約に照らして考慮されなければなりません。

エボラ条項

- a) 本船は、本船およびその乗組員または本船に乗船しているほかの人々を、人間の健康に有害であると世界保健機関が決定し通知したエボラ出血熱などの感染性の強い疾患による危険に晒す可能性のある港、場所、地域や国（以下「感染地域」という）へ進む、続行する、通過する、または、そこに留まる義務を負わない。
- b) 前項に従い、本船は感染地域へ進む、続行する、通過する、または、そこに留まるべきではないと船主が決定した場合、直ちに傭船者に通知しなければならない。本契約の他の条項にかかわらず、傭船者は代わり航海命令を下す権利義務があり、船荷証券所持人によるクレームを含む、そのような命令の待機または履行により船主が負担したあらゆる時間や経費について、船主に補償するものとする。そのような命令の待機または遵守により失われた時間は傭船者負担とする。
- c) 船主は感染地域へ進む、続行する、通過する、または、そこに留まることを拒否する自由があるにかかわらず、それに同意しても、本傭船契約における他の既存のいずれの権利も放棄したとは見なされない。

- d) 本船は、感染地域へ進むように命令を受けた結果として生じる問題に関し、到着、航路、寄港地、目的地、貨物の揚荷、引渡し、その他のいかなる点についても、それに関する権限ある当局および／または本船の旗国のあらゆる命令、指示、推奨またはアドバイスに従う自由があるものとする。
- e) いかなる遅延および追加費用や経費（当該疾患に関し、感染地域またはその後の寄港地で行われる本船およびその乗組員の検査、洗浄、燻蒸消毒および／または検疫を含むがそれらに限られない、また感染した乗組員の治療確保のため、その如何を問わず）および、これらにより失われた時間は、備船者負担とする。
- f) 本条に従って行われた、または行われなかったことは離路と見なされず、本備船契約の正当な履行と見なされる。本条の規定と備船契約の黙示的または明示的な規定の間に抵触があった場合、その抵触の限りにおいて、またそれを超えない限りにおいて、本条が優先する。

さらに、BALTIME 1939（2001年修正版）第14条(A)、SUPPLYTIME 2005第25条、BIMCHEMVOY 2008第46条など、現在の状況で交渉される備船契約につき使用できる可能性のあるBIMCO条項もいくつかあります。

結論

エボラ出血熱に感染しているからといって、その港は必ずしも法的観点から「非安全」ではない、ということがひとつのキーポイントです。船主が影響を受けている港へ本船を送ることを拒否した場合、クレームを受けるリスクがあります。実務的には、船主にできる最も重要な措置は、乗組員に適切な予防策についてアドバイスを与え、それがきちんと実施されるようにすることです。

難しい決定をしなければならない場合、後に予想される訴訟でも利用できるように、十分な、また正確な情報を収集して記録することが重要です。

ご質問がある場合は、UKディフェンスクラブまでお問い合わせください。

UKディフェンスクラブ

Thomas Miller Defence Ltd, 90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST

電話：+44 207 283 4646 ファックス：+44 20 7204 2131

メール：tmdefence@thomasmiller.com ホームページ：www.ukdefence.com