

COVID-19 FD&D（運賃・滞船料等に係る紛争 処理費用及び損失担保特約）に関するよくあ る質問 (FAQ)

世界中の多くの港では、到着する船舶に対して最短でも14日間の検疫体制強化による制限が課されています。この制限が、やむを得ない遅延や不確実性をもたらしています。船主と用船者が契約を引き続き履行しなければならないか否か、それらの港に行かなければならないか否か、そして、そうしなければならない場合、遅延による金銭的結果（追加コストや費用を含む）について誰が責任を負うのかについて知りたいのは当然のことです。ノースは幾つかの共通の懸案事項に関して、以下の通り検討します。メンバーの皆様は、具体的な課題に対するアドバイスについて、ノースの通常のFD&D担当窓口にお問い合わせください。

質問 COVID-19の問題を理由に、契約の履行を回避することができますか？

回答 回答：大多数の事例における簡単な答えは「回避できません」になります。なぜなら、契約はそれを回避するのではなく履行すべきものとして締結されるという強い法律上の前定があるからです。ただし、各事例における正しい答えは、全ての重要な事実に対して全体的に見た場合の契約の条件しだいです。従って、契約の文脈しだいですので、簡単な答えはありません。

一般的に、解除するための契約上の権利がある、或いは契約が履行不能になる等の事実がある場合のみ、その答えは「回避できます」になるでしょう。それ以外では、契約の両当事者が契約の履行を望まない等の状況がある場合に、両当事者が契約の「洗い流し（解除）」（“washout”）に友好的に合意する可能性があるということでしょう。

契約の解除権は、船舶が合意した場所に時間どおりに到着できない、またはその場所に時間どおりに準備できていないと言った「laycan条項」が順守されない場合に生じる可能性があります。また、明示的に解除権を含む「不可抗力条項」（または類似の例外規定）がある場合にも生じる可能性があります。常にそのような条項が存在するとは限りません。いずれの場合も、常にその事実とそれら条項の内容によることから、それを行わせるか否かの判断には慎重な検討が必要でしょう。

原則的に、契約の履行不能由は発生し得るものではありませんが、想定外の事が起こらない限り、めったに発生しないものです。いずれの契約当事者にも過失がなく、交渉によって対処されるものではなく、かつ契約の履行が不可能となるか、その契約の履行に本来のそれとは根本的に異なるものを必然的に伴うような場合に限られます。契約の履行に非常に時間を費やすといったことや、そ

れが利益を生まないといったことだけでは、契約の履行不能を構成するのに十分とは言えないでしょう。

質問 船舶はCOVID-19の感染リスクがある場所に行かなければなりませんか？

回答 COVID-19に関して現在いただいている質問の多くと同様に、その答えは、船舶または乗組員が対象の港または場所でさらされるリスクの内容、および、合理的な予防措置により当該リスクを許容レベルまで最小化できるか否かによります。また、具体的な用船契約の条件によっても異なります。

安全港への配船担保義務(Safe Port Warranty)に従い、用船者は、港指定の時点から、先の安全が見込まれる港を指定する義務を負います。この主要な義務には、定期用船契約の場合においては、当初の港がもはや安全ではない場合、用船者が当初の配船指示を取り消し、先の安全が見込まれる別の港への新たな配船指示を出すといった二次的な義務を伴います。その反対に、港が実際に安全であるのに、船主が用船者の正当な配船指示に従うのを拒否する場合には、その船主は用船契約の履行拒絶の義務違反（契約を履行しない）「意思の表明」（“evicing an intention”）という意味において）となり、用船者から損害賠償請求される可能性があります。紛争が生じた場合には、用船者と船主は、自らが行った危険への評価につき説明を求められる場合があります。

どのようなリスクが法的に非安全港にするのでしょうか？明らかなリスクとしては、COVID-19の影響を受けた港に船舶が寄港することで、その乗組員が感染する可能性がある場合です。ただし、乗組員が感染したという事実が、その港が安全ではないと言うことを直ちに証明するわけではありません。それは証拠の一つに過ぎず、即ち：感染の原因は何であったか？感染はその港での公衆衛

生対策の欠如に起因したものであったか（非安全港を構成する？）？または感染は他の理由によるものであったか？等によります。英国海事法の主要な教科書の一つには、次のように書かれています。「…伝染病は原則的に非安全港を構成するものであるが、その（感染の）事実において、そのようになるわけではない…」

配船された港で船舶が拘留もしくは検査されるリスクが存在する場合、または、次港やその後寄港する港にて到着時に検査されるリスクが存在する場合、COVID-19は船舶に対して物理的な脅威を及ぼす可能性もあります。しかしながら（COVID-19の影響のある港への寄港に対してありがちな）強制的な「自主隔離期間」や検疫期間のある港に船舶が寄港するという事実では、非安全港を構成しないかもしれません。場合によっては、検疫期間が過度な場合は違った答えになるかもしれません。

ノースはメンバーに対して、自らの航海計画の一環として進行中のリスクの評価を実施し、実際の状況を注意深く監視することを推奨します。そのようなリスク評価を行う際に、メンバーにおいてはノースの新たなオンラインでのリスク評価ツールである www.nepia.com/members-area/globeview とノースの広範なコレスポンデントのネットワークを利用することができます。

質問 COVID-19の問題に関連して、本船の航海用船契約や定期用船契約における遅延や費用の責任は誰が負うのでしょうか。

回答 上述の契約の履行と同様に、この質問の簡単な答えは「一概には言えません」になります。つまり、正しい答えは、個別の用船契約の条件や具体的な事実によって決まります。運航に関する費用は、ほとんどの場合、航海用船契約と定期

COVID-19 FD&D (運賃・滞船料等に係る紛争処理費用及び損失担保特約) に関するよくある質問 (FAQ) (cont).

用船契約の当事者間で明確に分担されています。ただし、COVID-19に関連する問題の結果として生じた費用のうち、あまり一般的ではないものについては、用船契約では必ずしも明確にしていなくてもいいかもしれません。

航海用船契約

もし、航海用船契約の条件について交渉中であるならば、本船が有効な荷役準備完了通知(Notice of Readiness: NOR)を最初の(もしくは後続の)港で提出することができるかどうか注意深く確認してください。重要なのは、本船が検疫済証を得られるかどうかです。COVID-19が発生する以前は、検疫済証の付与は通常単なる形式的なものと扱われてきました。しかしながら、現在では、そのように扱われることは殆どないでしょう。WIFPON□“Whether In Free Pratique Or Not”の頭文字で「検疫済証が付与されているか否かを問わず」条件の使用がよく見られますが、検疫済証はもはや単なる形式的なものではなく、検疫体制強化の制限によって用船者が本船を使用することができずに「準備が整っている」(“Ready”)の状態ではない場合、WIFPONでは船主を守ることができないかもしれません。

航海用船契約でレイタイムが開始される場合は、その用船契約が、COVID-19の影響による検疫やその他の運航に係る問題(例えば、船内荷役作業員の不足等)によって遅延が生じた場合に、レイタイムや滞船料がどのようにカウントされるかを明確に規定しているかどうか注意深く確認してください。その際、明確な感染症条項のほか、レイタイムや滞船料の開始の例外を認めるその他の条項についてもよく確認してください。そのようなレイタイムや滞船料の開始の例外がない場合は、船主の利益としてカウントする時間が継続する可能性があります。

定期用船契約

定期用船契約の場合はどうでしょうか?遅延している間、本船はオフハイヤーとなりますか?用船者の用船料の支払い義務を免除する具体的なオフハイヤー条項がある場合を除き、用船料は通常継続的に支払われます。従って、メンバーの用船契約のオフハイヤー条項

を確認することが重要です。用船契約に、標準の「人の不足(“deficiency of men”)」の規定はありますか?それがあれば、もし乗組員の体調が優れない場合、これが適用されるかもしれません。そのオフハイヤー条項には「事由の如何を問わず(“any other cause whatsoever”)」といった文言が加筆修正されていますか?船主と用船者の当事者間で、COVID-19に関連する遅延に起因する時間と費用のリスクを分担するといった感染症条項がありますか?

最後に、もし検疫による様々な制限により、定期用船契約の下で船主に損失や損害が生じた場合、船主は用船者による安全港への配船担保義務(safe port warranties)、或いは用船者の指示に従ったことから生じた損失に対する黙示の補償(Implied Indemnity)に基づき、用船者に損害賠償請求できるかもしれません。同様に、もし船主が検疫による制限により用船契約違反による損害賠償請求を受けた場合、船主はその他の一般的な免責条項(例えば、公的権力の行使(“restraint of princes”))に依存することができるかもしれません。

質問 COVID-19の問題に関連して、リスク、遅延、費用の分担に役立つ業界の条項等は何かありますか?

回答 BIMCO (ボルチック国際海運協議会)とIntertanko (国際独立タンカー船主協会)の両方が、航海用船契約と定期用船契約向けに伝染病の流行への対処を目的とした条項を公表しています。BIMCOの「感染症または伝染病」条項はエボラ出血熱の発生に対応して2015年に公表されました。Intertankoは現在の危機に対応してカスタムメイドした「COVID-19条項」を公表しました。これらの条項が用船契約条件の中に取り入れられている場合には、船主は、COVID-19のリスクがある場所に行くことを拒否するのに、その条項に依存

することができるかもしれません。例えば、Intertankoの「COVID-19条項」では、「…乗組員を危険にさらす可能性がある」と船長または船主が合理的に判断した場合、本船は、いかなる港・場所・国・地域へも寄港を要請されないものとする…」としています。同様に、BIMCOの条項では、「影響を受けた地域」(“Affected Area”)に関し、「船舶、乗組員または本船上のその他の人が感染症にさらされる危険のある場所」と定義しています。ただし、BIMCOの条項は、船主に対して「…世界保健機関(WHO)によって時折警告される病気に関し、合理的な対策を取るよう努力する…」ことを要求しています。議論の余地はあるかもしれませんが、特定の場所または港に行くことを決定する際、船主/船長は、そこに適用されるであろう予防措置につき考えておかなければなりません(この条項はこれにつき触れていませんが)。

BIMCOとIntertankoの条項は、船主が影響を受けた港に向かった場合、につき規定しています。BIMCOの条項は、損害賠償請求権を含め、用船契約に基づき「…船主は自らの権利のいずれも放棄したとはみなされないものとする…」と明確に定めています。

これらの条項が用船契約に取り入れられていない場合には、契約当事者の立場は不明確なものとなるでしょう。船主は、用船者から損失を回収するために、用船契約の安全港への配船担保義務(safe port warranties)やその他関係条項に頼る必要があるでしょう。船主は、用船者の指示に従うことに関し、黙示の補償(Implied Indemnity)に基づいて用船者に対しクレームする根拠を持つかもしれませんが、これに対し、用船者からは、船主はCOVID-19のリスクを認識し、問題の港に向かうリスクを引き受けていたとみなすべきとの反論があるかもしれません。

ノース FD&D: メンバーの味方です

COVID-19の危機は急速に移動し急激に拡大しています。より詳細な情報や具体的な質問については、いつものノースFD&D担当窓口にお問い合わせください。喜んで皆様をサポートいたします。



免責事項

本書の目的は、海運業界が利用可能な規制・諮問・協議機関からの情報に追加される情報源を提供することです。利用可能な情報の正確性の確保については十分注意を払っておりますが、当該情報の正確性についてはいかなる保証も行いません。それ故、当該情報の利用者は、当該情報が適用される目的のために当該情報が妥当かつ適切であることを自ら納得することに責任を負わなければなりません。ノースは、いかなる状況においても、いかなる者に対しても、情報の提供(過失による提供を含みます)または利用に起因または関連して生じた(その発生時期・発生方法を問いません)いかなる損失または損害についても責任を負わないものとします。

本書に別段の定めがない限り、すべての条項は英国法に準拠して書かれています。但し、本書の内容は法的助言を構成するものではなく、法的助言として解釈されるべきではないことにご留意ください。メンバーの皆様におかれましては、特定事項に関する具体的な助言についてはノースにお問い合わせください。