

# 東京海上日動 マリンニュース

NO.176

2007年4月19日

海上業務部 コマーシャル損害部

## 船客賠償に関する2002年アテネ条約の動向 -特別な措置により、運送人の責任限度額を引下げる-

### 要旨

船客賠償に関するアテネ条約の改定が2002年になされ、賠償額が大幅に引上げられると共に強制保険が導入されました。改定当時、IMO（国際海事機関）の審議の場で、保険者は、「新しい賠償額は保険者の負担能力を超えているので、新スキームは実行不能である」と主張しました。本条約が採択された後も、この問題は未解決のまま残り、将来の発効時に備えて、IMOにて解決策が検討されていました。

IMOの法律委員会は、昨年10月に、次の方策を採ることで、この問題を解決することに決定しました。

- ・各国は、本条約を批准する際に同一内容（下記の通り）の留保を行うこととする。

戦争危険（テロ行為を含む）についてのみ、

運送人の責任限度額（本来は船客1名、1事故あたり40万SDR（約7千万円）限度）を、「船客1名、1事故あたり25万SDR（約4千5百万円）または1隻、1事故あたり3.4億SDR（約600億円）の内、いずれか低額のものとする」（保険者の金銭保証も同様とする）

非戦争危険と戦争危険について、各々、強制保険の下での金銭保証を行うこととする。

このような留保がなされることは前例がなく、極めて注目されます。

### 1. 新条約の内容

2002年アテネ条約は、1974年の同条約を改正するもので、賠償限度額を上げると共に、新たに強制保険を導入して、被害者が保険者に直接、賠償請求することができるようになりました。具体的には次の通りです。

- ・船客の死傷事故についての運送人の責任制限の限度額を船客1名あたり1事故、40万SDR（約7千万円）とする。
- ・船客の死傷事故について強制保険を導入し、その限度額を船客1名あたり1事故、25万SDR（約4千5百万円）とする。被害者は保険者に対して直接、請求を行うことができる。

（注1）責任原則についても新たに、「海難事故による死傷事故について、25万SDR以下の賠償については、運送人は厳格責任を負い、同額を超える場合には、運送人の過失を推定する」こととなりました（海難事故以外の事故については、従来と同様に、過失責任です）

（注2）わが国は、過去のアテネ条約には、賠償額が低額すぎることから、加盟していません。新条約についても、わが国は昨年8月1日以降、船客賠償の責任制限を撤廃したため、批准する可能性は低いものとみられます。

（注3）新条約の詳細は、弊社マリン・ニュース第153号（2003年3月20日付「船客賠償に関するアテネ条約の改正：2002年議定書の採択-賠償限度額の引上げと強制保険の導入」、井口俊明「船客賠償に関するアテネ条約の抜本的な改正」（雑誌、海運2004年2月号）をご参照願います。

### 2. 条約審議の中での保険者の対応

船客賠償を引き受けている保険者（P&Iクラブ他）は、条約が審議された際に、次の通り主張しました。上記の強制保険の限度額と運送人の責任限度額はいずれも高額であり、保険者の引受け能力を超えている。このため、強制保険に必要な金銭保証の証明書を保険者は発行できない。この理由から反対する。

(注)例えば、船客3,600人の超大型客船の場合、強制保険の限度額は1事故あたりの合計で9億SDR(約1,600億円)になり、運送人の責任の合計額は約14.4億SDR(2,600億円)になります。

テロ行為について運送人を全面的に免責とすべきである。

(注)本条約では、通常の戦争危険に加えて、「専ら第三者の故意による事故」について運送人を免責としています(第3条1(b))。この文言では、テロ行為による事故が発生した場合に、例えば運送人が損害防止措置を充分にとらなかった場合などには、運送人は免責されないこととなります。一方、P&Iクラブ(国際グループ)は米国の9/11テロの後、テロ免責を約款に導入しています。船主団体、P&Iクラブは、「専ら」という文言を削除するか、または新たにテロ行為の免責規定を導入するなりして、テロを全面的に免責するべきである、と主張しました。しかし、これらの主張は認められず、本条約は採択されました。

### 3. 今回採られた特別措置

#### (1) 保険上の問題点

このように、保険者は船客1名あたり25万SDRの強制保険を提供できるか、また、保険業界はテロ危険についてのカバーを提供できるか、という2つの問題がありました。

#### (2) 特別措置

この問題の解決のため、IMOで「各国が批准の際に、同一内容の留保を行う」という決議が採択され、2006年10月に同法律委員会は具体的な留保内容(下記)を規定した「ガイドライン」を採択しました。戦争危険(テロを含む)についてのみ、運送人の責任の限度額(船客1名あたり40万SDR)を、船客1名、1事故あたり25万SDR、または1隻、1事故あたり3億4千万SDR(約600億円)の内、いずれか低額のものとする(保険者の金銭保証の限度額も同様とする)。

金銭保証は、非戦争危険(船主責任)保険と戦争危険(船主責任)保険について、各々の保証人が保証することとする。

(注)非戦争危険(船主責任)については、通常P&Iクラブが保険カバーしていますので、同クラブが金銭保証することになります(後述)。しかし、戦争危険(船主責任)については、通常、船舶の戦争保険の保険者が船舶の保険価額限度まででん補しており、その超過額の5億米ドル(約600億円)をP&Iクラブがでん補しています。このように複数の保険者にまたがるため、金銭保証を誰が、どのように行うかが問題となり、最終的には、イギリスの保険ブローカー、MARSH社が、この分野の保証を行うための何らかの組織を新たに設ける(アメリカの油濁法の下での金銭保証(COFR)の保証者に類似した性格のもの)と表明し、このような方式で金銭保証がなされる方向になりました。

#### (3) P&I 保険者の対応

上記の措置について、P&Iクラブ(国際グループ)は、「戦争危険の保証が円滑に実現することを条件に、P&Iクラブは非戦争危険について保証を行うことに基本的に同意する。また、船客数3,600名以下の船舶についてのみ、この措置の下での船客賠償のカバーと金銭保証を行う用意がある。」と表明しました。

(注)近い将来のアテネ条約の発効を見込んで、P&Iクラブ(国際グループ)は、本年2月20日以降、船客、船員への賠償責任の保険カバーについて、保険約款を改定して、新たにでん補限度額を設けました。具体的には、1隻1事故あたり、船客、船員賠償の合計で限度額30億米ドル(約3,600億円)、船客賠償のみでは限度額20億米ドル(約2,400億円)とするものです。

### 4. おわりに

現在、EU(欧州連合)は本条約を早急に批准する意向です。このため、新条約は2-3年後には発効すると予想されます。この場合、わが国の客船は(わが国が本条約に加盟しなくとも)欧州水域に入港する際には、本条約のもとでの金銭保証を手配することが必要になります。なお、IMOは、このような特別措置は、将来、保険市場の状況の変化に応じて内容を変更するとの基本方針をとっています。