

海賊—よくあるご質問

1. クラブは海賊をカバーするか？

国際 P&I グループ(IG)加盟各クラブの保険契約規定は、海賊に関する特段の規定や除外規定を設けていません。クラブのてん補対象となる第三者賠償責任については、海賊行為による損害であってもカバーされます。

クラブのてん補対象となる損害としては、死傷病等の人身損害、心的外傷/ストレスの治療及びカウンセリング、船員の送還/代人派遣、船員/乗客の所持品損害があげられます。損害発生に船主の過失が寄与した場合には、油濁、船骸撤去、積荷損害/GA(共同海損)費用にまで責任が広がる可能性があります。国際条約の下での厳格責任に基づくクレームに関しては、「第三者の故意による損害」との抗弁が有効な場合があります。

しかしながら、保険契約規定に列挙されている「戦争兵器(weapons of war)」や「その他類似の戦争兵器(other similar weapons of war)」の使用により生じた責任はてん補から除外されます。また、海賊行為による P&I 責任はてん補対象リスクですが、テロから生じる責任はてん補除外となります(その場合には船主が手配している戦争リスクカバーの対象となるでしょう)。なお、P&I 戦争危険保険者(War Risk P&I underwriters)が海賊行為を担保危険として列挙している場合は、P&I 戦争危険保険者によってカバーされる海賊行為による P&I 損害と、クラブによってカバーされる P&I 損害とに重複が生じる場合があります。

本 FAQs はインド洋のハイリスクエリアにおける海賊に焦点を当てています。但し、以下の基本原則はギニア湾にも同様に適用されます。

- ・航海毎のリスクアセスメントを実施すること
- ・PMSC(Private Maritime Security Company)の選定における Due Diligence を尽くすこと(リスクアセスメントにより PMSC の起用が必要と判断する場合)
- ・クラブカバーに支障がないような PMSC/PCASP(Privately Contracted Armed Security Personnel)による警備契約を締結すること

また、BMP(Best Management Practices、2011年8月第4版発行)¹に規定された攻撃を困難にするためのあらゆる合法で適切な方法を取ることも必要です。

2. 「その他類似の戦争兵器(similar weapons of war)」とは何を意味するか？

「戦争兵器」は、機雷、水雷、爆弾、ロケット、砲弾とされています。クラブの保険契約規定では「その他類似の戦争兵器」の定義を設けていませんが、列挙されている特定の戦争兵器を勘案すると、銃、ライフル、在来型銃弾を上回る兵器か否かが、てん補除外規定を発動

¹ BMP は以下のリンクからアクセスできます。
http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/BMP4_low_res.pdf

する際の判断基準となると考えられます。

現在海賊により使用される典型的な武器(拳銃、ライフル、AK47 自動小銃、携行式ロケット弾)は、てん補除外規定を発動する戦争兵器には当たらないものとして扱われています。しかしながら、PMSCs を乗船させるケースが増えるにつれ、結果的にてん補除外規定の発動対象となるより強力な武器が海賊により使用される可能性があります。そのような事態の場合には、船主の P&I 戦争危険保険でカバーされるのが通常です。

3. 船舶保険者、戦争危険保険者は何をカバーするのか？

船主が手配している個々の保険契約の内容によりますが、船舶保険者と戦争危険保険者は財物に対するカバー(船体損害、共同海損、救助等)と P&I 戦争危険カバーを提供します。海賊事件が(戦争兵器の使用により)クラブの戦争危険除外規定の適用によりてん補除外とされた場合、当該事件の結果生じた責任は戦争危険保険者によりカバーされることになると考えられます。また、上記 1. で述べたとおり、P&I 戦争危険保険者の中には海賊を担保危険として列挙している場合があります。

4. 船主は警備要員を乗船させるべきか？

PMSC の利用や護衛艦の手配について、保険カバー上の制約や禁止規定はなく、適切な訓練を受けた有能な PCASP は本船の安全確保や海賊事件への緊急時対応の強化に役立つ可能性があります。

いずれにせよ、PMSC を起用するかどうかは、具体的な航海のリスク分析に基づき船主が決定すべき運航上の判断になります。

PMSC の選択に際しては、然るべく Due Diligence を尽くし、特に IMO が関係業界へのガイドラインとして 2011 年 5 月 23 日付サーキュラー No.1405 で発表し、その後 2011 年 9 月と 2012 年 5 月に改定された「ハイリスクエリアにおける船舶での PCASP の配乗に関する船主、オペレーター、船長向け中間ガイダンス」²の最新バージョンを考慮して下さい。

また、PMSC が新国際基準である ISO/PAS 28007³及び IMO の「ハイリスクエリアにおける船舶に PCASP を派遣する PMSC に対する中間ガイダンス」⁴を遵守しているかどうかも確認することをお勧めします。PMSCs は現在進められている予備計画に従い本年末頃に ISO/PAS 28007 を取得することが可能になる予定です。

² サーキュラーNo.1405 は以下のリンクからダウンロードできます。

http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/imo_circulars/MSC.1-Circ.1405-Rev.2%20-%20Revised%20Interim%20Guidance%20To%20Shipowners,%20Ship%20Operators%20And%20Shipmasters%20On%20The%20Use%20Of%20Privately%20Contracted%20Security%20Services%20-%2028Secretariat%29.pdf

³ ISO/PAS 28007 は以下のリンクからアクセスできます。

http://www.iso.org/iso/home/store/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=42146

⁴ サーキュラー1443 は以下のリンクからアクセスできます。

http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/imo_circulars/MSC.1-Circ.1443%20-%20Interim%20Guidance%20To%20Private%20Maritime%20Security%20Companies%20Providing%20Privately%20Contracted%20Armed%20Security%20-%2028Secretariat%29.pdf

PMSCs を査定するシステムを開発しようという民間及び国家による取り組みがあり、その進展は IG を含む海運業界により注目され、一定の範囲で支持されています。しかしながら、IG が把握している限り、その取り組みは船主が優秀で安全かつプロ意識の高い PMSC を選ぶ上で十分に役立つだけのレベルに到達していません。業界独自の基準設定はそれなりの効果はありますが、個々の PMSCs の選定において Due Diligence を尽くす義務に取って代わるものではありません。

さらに、配乗する警備要員の人数についても十分検討すべきです。BIMCO GUARDCON では、最少人数を 4 名としています。これは多くの船舶にとって有効な基準となると思われませんが、必要最少人数は当該船舶の特徴(速度、乾舷、船体の全長、乗船され易い場所等)及び航行するハイリスクエリアの状況(直近の襲撃状況、不審船の情報、予想される天候等)を考慮した航海毎のリスクアセスメントを通じて決定されるべきです。推奨人数の警備員を配乗しなかったからといって必ずしも保険カバーがなくなるわけではありませんが、状況と場合によってはカバーに影響が生じることもあります。

武装もしくは非武装警備要員の配乗は Best Management Practices(BMP)⁵に取って代わるものではなく、BMP の最新バージョンを効果的に遵守するための補完手段であるべきです。

BMP を遵守する上で鍵となる部分は海軍との連絡であり、海軍は有益な情報を提供してくれたり、場合によっては BMP の手続きに沿ってハイリスクエリアへ侵入する前に MSCHOA(Maritime Security Center Horn of Africa)や UKMTO(UK Maritime Trade Office Dubai)へ連絡を行った船舶に援助を提供してくれます。連絡先は BMP に記載されており、PCASP を配乗させる際には MSCHOA と UKMTO に通知すべきです。

5. 警備要員は武装すべきか？

海軍の保護が行き届かない場所での海賊活動の増加及び船員に対する暴力行為の増加を背景に、武装警備要員の利用に対する業界団体の抵抗は以前に比べ和らいでいます。これまでは武装警備要員の使用には基本的に反対の立場だったのがより中立的な立場になり、ハイリスクケースでは積極的に PCASP の配乗を支持するようになってきています。

武装警備要員の配乗に反対する理由は、適切な訓練を受けていない者による武器使用のリスク、戦闘による死傷リスクの増加、武装強化やより強力で戦争に使用される兵器の使用を助長するリスクがあるからです。

PCASP を配備する場合には、本船への PCASP(及びその所持する武器)の配備に関する旗国及び寄港国の制約、許可条件、禁止規則も慎重に考慮しなければなりません。PMSC が所持する武器が、関係各国の法律に従い購入され、保管され、輸出され、移送されていることを確認すべきであり、関係当局が明示された書類を確認することが重要です。ICS(International Chamber of Shipping)が、PMSCs と PCASP に適用される旗国の法規則

⁵ 脚注 1 のリンクをご参照。

を比較した表⁶を作成しており、警備要員及び武器の配備を検討する上で役立つものと考えられます。

洋上の武器保管設備がしばしば利用されますが、その適法性については現在議論の対象となっています。(レンタルであれ所有品であれ)不法な武器の使用により保険カバーの対象にならない民事及び刑事責任に晒されるリスクがあることを認識しておくべきです。非公認の洋上武器保管設備を使用していないことの証明を PMSC から取得することでリスクを軽減することができるでしょう。

なお、本年 8 月に英国政府はケースバイケースで洋上武器保管設備の使用ライセンスを発行すると発表しています。

武装警備要員を使用する場合、軍隊の一員で構成される VPD(Vessel Protection Detachments)か PCASP のどちらかを選べるなら、他の条件が同じであれば前者が好ましいと言えます。

PCASP を配備するかどうかを決定するに際して、綿密な航海毎のリスクアセスメントを実施すべきです。PCASP の起用を決定した場合には、船主は IMO の「ハイリスクエリアにおける船舶への PCASP の配乗に関する船主、オペレーター、船長への中間ガイダンス」⁷に従うべきです。

なお、船員は武装すべきではないというのが IG、各国、業界団体の一致した見解です。

6. 武装/非武装警備要員の使用によりカバーに影響があるか？

本 FAQs 記載のガイダンスを条件に、武装/非武装警備要員の利用それ自体が船主の P&I カバーに影響することはありません。

但し、船主は警備要員の乗船が SOLAS 条約の安全設備及び証書要件に違反しないことを確認する必要があります。

7. 警備会社の起用にあたり、契約上留意すべき点はあるか？

PMSC/PCASP や海/陸軍人を派遣する政府が使用する契約書は多岐にわたります。これらの契約では、警備会社や派遣政府が損害について一切賠償責任を負わないことを条件とするものもあります。そのような契約条件をクラブが事前に承認しておらず、そのような契約条件がなければ発生しなかったであろう責任については、カバーされない可能性があります。

IG では BIMCO GUARDCON の使用を強くお勧めしています。GUARDCON の使用により海上警備提供者の起用条件がかなり改善され、船主とクラブによる契約書の承認手続きが簡易

⁶ ICS 作成比較表は以下のリンクからアクセスできます。

<http://www.ics-shipping.org/ICS-ECSA%20Private%20Armed%20Guards%20Flag%20State%20Laws%20June%202012.pdf>

⁷ 脚注 2 のリンクをご参照。

になります。また、GUARDCON は海上警備提供者が付保しておくべき保険カバーの最低基準も保証しています。

最低でも自損自弁(knock for knock)よりも船主に不利な条件とせず、過失による賠償責任を双方に課す内容とすることが望まれます。責任限度額が規定される場合には双方の責任限度額を規定すべきです。BIMCO GUARDCON の Part II、Section 7、Clause 15 に規定される契約条件、責任、補償条件は、IG クラブにより認容されており、変更がない限り最低要件を満たすものと考えられます。

契約内容に関するもう一つ重要な問題は、武器の使用に関する船長の責任と権限の取り扱いです。契約書では船舶の安全に対する船長の責任を認めておくべきですが、船長は戦闘に関して決定できるような経験も訓練も積んでいない場合が多いので、実弾の使用に関する決定が船長に委ねられるような契約にはするべきではありません。実弾使用の決定に関する問題は、「武力行使の合意規則」という形で、海賊事件の場合の行動のフレームワークを予め規定しておくことで対処することができます。多くの旗国が、そのような規則に合理的に含まれている内容についての詳細なガイダンスを用意しています。ガイダンスは BIMCO のウェブサイト⁸からダウンロードすることができます。

ギニア湾(ナイジェリア、トーゴ、ベニン領海では PCASP の配乗が禁止されています)での警備に関し BIMCO GUARDCON が使用される場合には、現地の軍が提供する武装/非武装警備要員を Part II、Section 7、Clause 15(liabilities and indemnities)の “Contractors’ Group” に含め、PMSC が手配する保険が彼ら自身の被雇用者のみでなく現地の軍が提供する警備要員もカバーするようにすべきです。そのようなカバーはマーケットで手配可能です。

IG ではギニア湾での使用を促進すべく BIMCO GUARDCON の改定案の作成を BIMCO と進めています。改定案は東西アフリカの花賊事件の違いを反映するものになる予定ですが、BIMCO GUARDCON の核となる基本的な責任及び保険規定は変更されない予定です。

船主は PMSCs と契約を締結する前に、クラブカバーに影響するような契約上の不備が是正されるように十分にクラブに相談することをお勧め致します。

「戦争兵器」によるカバー除外規定が発動されるリスク(その場合基本的な P&I カバーがなくなります)を考慮し、船主は PMSCs との契約条件について戦争危険保険者にも相談すべきです。

8. PMSCs は保険を付保すべきか？

PMSC が、自らの第三者賠償責任及び従業員/下請業者に対する雇用者責任を含む彼らの義務と損害に対する契約上の補償リスクをカバーする BIMCO GUARDCON の Part II、Section 6、Clause 12 の要求に沿った保険を手配していることが必要不可欠です。

⁸ <https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Security/GUARDCON.aspx>

これはギニア湾でも同様であり、ギニア湾では PMSC の保険は自らの従業員に加え現地の軍が提供する武装/非武装警備要員もカバーするものである必要があります。そのようなカバーはマーケットで手配可能です。

9. 襲撃を避けるための最善の方法はどこで入手できるか？

IG では、ソマリア/アデン湾での状況を受けて関係業界団体により作成され 2009 年 2 月に初版が発行された BMP(現在 2011 年 8 月に発行された第 4 版⁹が最新)を船主の利用に供しています。BMPs は現在も見直し作業が継続して行われており、第 4 版では海賊攻撃を防止し防衛するための効果的な方法に関して関係業界及び軍隊が収集した実践的な方法が反映されています。また、IG のウェブサイト¹⁰とクラブのウェブサイト¹¹でも情報提供しています。

上記以外にソマリア/アデン湾の状況に関し有益な援助及び情報を提供している組織として、MSCHOA(Maritime Security Center Horn of Africa, アフリカの角海事安全センター)、UKMTO(英国海運貿易オペレーション)、EUNAVFOR(EU Naval Task Force, EU 海上部隊)及び IMB(International Maritime Bureau, 国際海事局)があります。各々の連絡先は BMP をご参照下さい。

また、NSC(NATO Shipping Centre, NATO 海運センター)のウェブサイト¹²では、海運業界のためにアフリカの角周辺の海賊活動について包括的でタイムリーな情報を提供しています。

BMP に定義されるハイリスクエリアを航行する船舶を所有する船主は、BMP で推奨されているあらゆる計画、航海及び報告手続きを十分に遵守することを強くお勧めします。ハイリスクエリアは海賊問題が発生した当初よりも大幅に拡大されているので、船主はハイリスクエリアの範囲に特に注意すべきです。

EUNAVFOR の報告によると、多くのケースで船主は推奨手続きの一部しか遵守しておらず、適切に遵守されていれば防げたにもかかわらず海賊攻撃を許す結果になってしまっているとされています。BMP の完全な遵守が本船及び船員の保護に効果的であることが示されているにもかかわらず、その重要性は理解されていません。

非武装であれ武装であれ警備要員を乗船させている船舶は、その事実について BMP に規定されている通常報告とともに UKMTO 及び MSCHOA に通報すべきです。

海賊に乗っ取られてしまった場合、その原因が BMP を遵守しなかったことにあるとなれば、特にカバーがクラブの裁量になるケースでは船主の保険金受給に支障が生じる可能性があ

⁹ BMP 第 4 版は以下のリンクからアクセスできます。

http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/BMP4_low_res.pdf

¹⁰ <http://www.igpandi.org/Piracy>

¹¹ <https://www.piclub.or.jp/topics/piracy/>

¹² <http://www.shipping.nato.int/Pages/default.aspx>

ります。また、BMP 遵守違反が旗国により強制適用となっている規則に関係してくる場合には、BMP の遵守を怠ったことでカバーに支障が生じる潜在的リスクがあります。

西アフリカ

ギニア湾での海賊襲撃件数の増加を受けて、業界では BMP を補完する船主、オペレーター、船長向けの特定地域に関するガイドライン¹³を策定しており、IG ではこれを支持しています。

10. 本船が襲撃された際に、船主/船長は誰に助けを求めるのか？

船主/船長は、BMP に記載された手続きに従い、UKMTO、MSCHOA 及び IMB と連携を取るべきです。また、旗国により指定された手続きを行うことも重要です。最新のコンタクトリスト及び会社/船の所定手続きは、特に、船橋、無線室、指令センター及びろう城場所に用意しておくべきです。

ギニア湾地域を航行する船主/船長は、BMP とともに船主、オペレーター、船長向けの特定地域に関する中間ガイドライン¹⁴に規定された手順に従うべきです。

11. 船主が身代金の支払いを余儀なくされた場合、誰に資金提供を求めることができるか？

詳細は明らかにされていませんが、現在のところ身代金は、Kidnap and Ransom 保険者(カバーを付保している場合)、若しくは戦争危険保険者または財物保険者(船舶保険者/貨物保険者)により支払われている模様です。

12. 身代金はクラブによりてん補されるか？

上記 1.で説明のとおり、海賊事件により生じた P&I 損害は、「戦争兵器の使用」による除外条項が発動されない限り、クラブによりカバーされます。しかしながら、身代金は保険契約規定上明示されたてん補リスクではなく、あるクラブはカバーからの除外を明確に規定しています。

身代金が他の保険でカバーされず、その他の関係者からも回収できない場合、損害防止費用として、若しくはオムニバスクローズに基づくクラブの裁量によりてん補を受けられる可能性は残されています。

13. 襲撃された場合、船主は共同海損を宣言できるか？

船主は船舶と貨物の共同の危険を回避する目的で支出した費用について応分の分担金を回収するため、共同海損を宣言することができます。拿捕された船舶/積荷を解放するための身代金の支払いは共同海損費用であり船主は分担金を回収権利を有する、というのが伝統的に認められ英国裁判所でも判示された実務です。

共同海損における分担者には、航海において経済的利益を有する者、典型的には船主と荷主、

¹³ ガイドラインは以下のリンクでご覧頂けます。

https://www.bimco.org/~media/Security/Piracy/Gulf_of_Guinea/2012-12-20_RT_agreed_GoG_anti-piracy_guidance.ashx

¹⁴ 脚注 13 のリンクをご参照。

場合によっては用船者が含まれます。P&I 保険者は、船主の運送契約違反により回収不能となった荷主の共同海損分担金をカバーする可能性があります(但し、当該違反がクラブカバーに支障を生じさせるものではないことが条件です)。

14. 船主は用船契約の下アデン湾を通航する義務があるのか？あるいは用船者の指示を拒否することができるのか？

アデン湾/アフリカの角海域を含むハイリスクエリアを通航せよとの用船者の指示に対する船主の権利及び義務は、用船契約の形態(航海用船か定期用船か)及び個々の用船契約の条項によります。Intertanko 及び BIMCO は、海賊危険海域への航行指示を拒否したり場合によっては代替の指示を要求するといった船主の権利保全を規定した海賊条項を作成しています。個々の契約において、両者の権利義務を確定するために用船契約書及び船荷証券を確認する必要があります。

15. 戦争保険の追加保険料を用船者が支払った場合どうなるのか？

ほとんどの用船契約書における海賊条項では、用船者が海賊危険海域への航行を指示することにより生じる追加保険料を(その他の費用とともに)負担することが明示されていますが、この追加保険料の支払い義務により、船主の用船契約上の権利が毀損されることはありません。船主は依然として用船者の航行指示を拒否したり代替指示を求めたりすることが可能な場合があります。本船が実際に海賊危険海域に入域しなかった場合には、追加保険料(及びその他の費用)の回収の問題が生じるかもしれません。

16. 用船者が PMSC を手配する場合どうなるか？

例え用船者が手配した場合でも船主は本船上の武装警備要員について法的責任を負います。PMSCs の選択について船主が相当な注意を尽くすことができなくなるような条件は避けるべきです。

BIMCO GUARDCON は船主と警備会社との契約を想定しており、責任、保険及びその他の重要な規定はそれを前提に構成されています。用船者が警備要員を手配し費用を負担する場合もあるでしょうが、その場合でも船主が契約当事者とされることが必要です。用船者もしくは船舶管理会社が契約を締結する場合には、Part I の「船主」の欄に船主名とともに用船者や船舶管理会社名を記載するか、「for and on behalf of owners」としてサインすべきです。