

【知识盘点】《雅典公约》下邮轮船东的责任

作者：理赔一部 赵芦印



摘要：

众所周知，目前调整旅客法律赔偿机制的国际公约为《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约》（以下简称《1974 年雅典公约》），而《1974 年雅典公约》2002 年议定书是其中最为常见的版本，而且较好地平衡了承运人和旅客之间的利益关系。本文对《雅典公约》中规定的承运人责任以及强制保险的要求进行简要介绍，以期读者能够更加了解邮轮船东可能面临的公约责任。

一、历史上重大的邮轮事故

1. 1987 年 3 月 6 日，客滚船 HERALD OF FREE ENTERPRISE 在离开比利时的 Zeebrugge 港不久后，船舱进水发生倾覆，造成 193 名乘客和船员殒命。这起事件是自二次世界大战以来英国船舶事故死亡数最高的海上灾难。

2. 1990 年 4 月 7 日，客货两用船 SCANDINAVIAN STAR 在从挪威奥斯陆港驶向丹麦的腓特烈港的途中，突然遭遇一场火灾，由于风大浪高，火势迅速蔓延到全船，最后夺走了 158 名乘客和船员的性命。

3. 1994 年 9 月 27 日，客滚船 ESTONIA 在芬兰西南部的波罗的海海域遭遇恶劣天气，船舶发生倾覆后在不足一小时内沉没，船上乘客和船员共 964 人，只有 141 人幸存。这是欧洲自发生第二次世界大战以来最严重的一次海难事故。

4. 2012 年 1 月 13 日，豪华邮轮 COSTA CONCORDIA 在意大利沿岸触礁搁浅，船体迅速渗水并发生侧翻，造成至少 32 人死亡。船长以过失杀人、隐瞒逃逸等罪名被判入狱 16 年。国际保赔协会集团为处理清污、残骸打捞、人员伤亡等索赔共支付赔款高达 14 亿美元，加上船壳险的 5 亿美元赔款，该案总赔款金额接近 20 亿美元。

二、雅典公约的出台和完善

随着一系列极为严重的邮轮海难事故的发生，引发了公共对邮轮事故的担忧，各个国家逐渐认识到有必要就旅客法律赔偿机制制定国际公约。1974 年，IMO 在雅典通过了《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约》（以下简称《1974 年雅典公约》）。该公约不仅建立了海上旅客的损害赔偿机制，还规定了承运人享有责任限制的权利，较好地平衡了承运人和旅客之间的利益关系。该公约于 1987 年 4 月 28 日生效，截至 2022 年 4 月，共有 24 个缔约国。

1976 年，IMO 通过了《1974 年雅典公约》的议定书，即《1976 年议定书》。该议定书采用了特别提款权取代金法郎作为计算单位，承运人对旅客的人身伤亡的责任限额为每旅客 46,666 SDR。该议定书于 1989 年 4 月 30 日生效，截至 2022 年 4 月，共有 16 个缔约国。1994 年，中国加入《1974 年雅典公约》及其《1976 年议定书》。

1990 年，IMO 又通过了《1990 年议定书》，该议定书规定了更高的责任限额并简化了提高责任限额的程序，承运人对旅客人身伤亡的责任限额提升至为每旅客 175,000 SDR。但是，《1990 年议定书》最终并没有生效，并被《2002 年议定书》取代。

2002 年，IMO 通过了雅典公约《2002 年议定书》，该议定书不仅进一步简化提高责任限额的程序、从 175,000 SDR 提升至 400,000 SDR，还对航运事件造成的旅客人身伤亡以严格责任取代先前的过错责任，并且要求旅客人身伤亡的强制保险。这些规定使得旅客在发生事故后更容易获得损害赔偿，充分体现了国际社会重视人身安全。该议定书于 2014 年 4 月 23 日生效，截至 2022 年 4 月，共有 32 个缔约国。

三、雅典公约的主要内容

1. 船东责任

众所周知，海事法律领域内，绝大多数的法律机制都是基于船东或承运人的严格责任以及强制保险的要求。当然，为建立旅客法律赔偿机制而制定的雅典公约也不例外。为便于大家理解船东对于旅客人身伤亡的责任，下面以雅典公约《2002 年议定书》的规定为例进行具体阐释：

（1）对于航运事件（如船舶沉没、搁浅、爆炸、火灾或者船舶缺陷）造成的旅客人身伤亡案件，承运人应当承担责任，除非承运人证明该事件是由战争行为、敌对行为、内战、

暴乱或异常、不可避免和不可抵抗的自然现象造成的；或完全是由第三方有意造成该事件的行为或不作为造成的。

（2）对于航运事件造成的旅客人身伤亡案件，承运人应当承担责任，承运人的责任限额为每事件每旅客 250,000 SDR。

如果损失超出这一限额，承运人对于超出部分也应承担责任，除非承运人证明造成该损失的事件不是由于承运人的过失或疏忽而引起的。即，如果损失超出 250,000 SDR，承运人的最高赔偿责任为每事件每旅客 400,000 SDR。

（3）对于非航运事件（如在船上滑倒、从船上坠落、食物中毒等）造成的旅客人身伤亡案件，旅客必须证明承运人有过失或疏忽，承运人才承担责任。

（4）但在任何情况下，承运人对于旅客死亡或人身损害的责任不应超过每事件每旅客 400,000 SDR。

（5）值得注意的是，《2002 年议定书》允许缔约国的国内法针对承运人对旅客人身伤亡的责任限额做出特别规定，但是这一限额不能低于议定书的规定。

（6）承运人对随身行李的灭失和损坏的责任限额为每旅客 2,250 SDR，包括车内行李的车辆灭失或损坏的责任限额为每车辆 12,700 SDR，其他行李的灭失或损坏的责任限额为每旅客 3,375 SDR。承运人和旅客也可以约定，车辆的最大免赔额为 330 SDR，其他行李的最大免赔额为 149 SDR。

2. 强制保险

如上所述，雅典公约《2002 年议定书》除了规定船东严格责任以外，还有强制性保险的要求，这也是公约出于对旅客的保护，赋予其直诉保险人的权利。

（1）对于旅客人身伤亡案件，根据公约的强制保险要求，在缔约国登记的，允许运载多于 12 位旅客的船舶的承运人，应按照公约规定的责任限额持有保险或其他财务担保（如银行担保或其他类似的担保），以便按公约规定承担对旅客死亡和人身损害的责任。

（2）强制性保险或其他财务担保的限额要与承运人的责任限额保持一致，即不应少于每事件每旅客 250,000 SDR。

（3）另外，任何被允许运载多于 12 位旅客的客轮船前往、离开缔约国的港口，承运人应当取得任何公约缔约国颁发的证书，以证明其保险或其他财务担保按照公约的规定是有效的。

（4）而且，公约规定缔约国颁发的证书必须随船携带。

（5）在这种证书下，旅客或受难旅客的家属，都可以直诉保险人。但是，无论承运人是否享有责任限制，保险人均可援引责任限制的抗辩。

（6）保险人可以援用承运人有权援用的抗辩（破产或结业除外），还可以援用被保险人的故意不当行为的抗辩。

四、邮轮事故中常见的船东责任和损失

超大型邮轮因载运大量旅客，一旦发生较为严重的海事事故，会具有较高的风险。通常，在船上发生碰撞、搁浅、爆炸、火灾等事件或危及旅客生命、健康或安全的事件，造成旅客人身伤亡的，旅客会以违反旅客运输合同为由向邮轮承运人要求赔偿。

即使没有人员伤亡，邮轮上的索赔案件也很多。如邮轮发生事故后导致旅途中断，安置旅客上岸并遣返旅客回家的费用往往是高昂的。或者是由于旅客在上船前邮轮的航行计划被取消，或者邮轮因某些特殊原因而发生延误，有的旅客可能还会索赔因无法休假所产生的经济损失。

实际业务中有些邮轮船东不仅仅经营邮轮运输业务，还开展“door to door”的一站式的旅游服务，其中包括了上船前和离船后的岸上风险。旅客会就这些岸上风险向邮轮船东索赔，如住酒店时在浴缸中摔跤受伤等。对此，有些保赔协会开发了额外的保险，以承保一站式旅游经营人的责任。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。