

Gard Insight

香港がより高い責任限度額を導入

こちらは、英文記事「[Gard Insight: Hong Kong introduces higher liability limits](#)」
(2015年6月25日付)の和訳です。

2015年5月3日以降、香港において船主に対する海事クレームのトン当たり限度額が大幅に引き上げられました。本稿では、この変更による影響について考察します。

背景

香港では、1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約¹(LLMC)を改正する1996年議定書²(以下、「1996年議定書」)が2015年5月3日に施行されました。新しい限度額はそれまでの限度額のおよそ250%の増加に相当しますが、さらに引き上げられる可能性もあります。

2015年5月3日より前には、香港ではLLMCが施行されていました。限度額は船舶の総トン数(GT)に基づいて設定されており、IMFが発行する特別引出権(SDR)³によって表されます。しかし、その限度額は、インフレとSDRの購買力の低下によって時代にそぐわないものとなっていました。

他の多くの国々は、2004年5月13日に1996年議定書が発効した際に、同議定書に基づくより高い限度額を採択しました。実際に、香港立法会は2005年に、1996年議定書を採択すべく商船(船主責任制限)(修正)法案⁴を通過させましたが、中華人民共和国がステップに踏み出さない中で発効に至っていませんでした。中央人民政府が1996年議定書への香港の加盟をIMOに通知したのは今年になってのことでした。つまり、ある意味において香港は責任限度額のグローバルな流れから後れを取っているということです。

LLMCは、船主、用船者、船舶管理者、運航者等に対して、1件の事故から生じる特定の海事クレームに対する責任に制限を設けることを認めています。人命損失または人身傷害についてのクレームとその他の損失や損害についてのクレームとは異なった限度額が適用されます。人命損失または人身傷害についてのクレームの方がその他のクレームよりも限度額が高く(表参照)、その他のクレームよりも優先されます。

より高い限度額

1996年議定書の施行に関する詳細は、2004年発行Gard New 174号の「[1976年制限条約の1996年附随書発効へ](#)」をご覧ください。手短かに述べると、主な変更点は以下のとおりです。

- 責任制限のための最低トン数が、500GTから2,000GTに引き上げられました。
- トン当たりの制限がトン数の各段階を通じて引き上げられました。
- 乗客クレームの総合制限が廃止され、船舶が輸送資格を有する乗客1人当たりの責任限度額が46,666 SDRから175,000 SDRに引き上げられました。

1989年の国際サルベージ条約(International Salvage Convention 1989)に基づく特別補償に関するクレームおよび共同海損分担金に関するクレームについては、1996年議定書によって制限されないことに注意してください。

¹ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 [LLMC]

² 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976

³ https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx

⁴ Merchant Shipping (Limitation of Shipowners Liability) (Amendment) Bill



さらなる引き上げが間近か？

2012年4月、1996年議定書の関係諸国は1996年議定書に基づく限度額をさらに51%の引き上げるための交渉を行い、そこで決定された改正内容が2015年6月8日に発効しました。詳細な情報については、2014年7月8日付「[Gard Insight: Increased limits of liability enter into force in 2015](#) (英文)」および2015年5月20日付の「[Gard Alert: 責任限度額の引上げ](#)」をご覧ください。

香港は1996年議定書の当事国ではありますが、限度額を引き上げるための改正は法的手続上香港の管轄ではないため、限度額の引き上げは香港では適用されません。Limitation Ordinance (制限規定) のセクション28には、行政長官は1996年議定書の改正に従って速やかに修正を命じることができると規定されていますが、現在までさらなる通知は発表されていません。

限度額の比較

下記の表は、人命損失、人身傷害、乗客および物的損傷クレームについての過去、現在、および考えられる将来の責任限度額の比較を示したものです。参考のため、上記の修正に基づく値も表示しています。

香港における財物損傷クレーム(単位:SDR)			
総トン数	2015年5月3日より前 LLMC 1976	2015年5月3日施行 1996年議定書	1996年議定書の2012年改正(参考)
< 500トン	167,000	1,000,000	1,510,000
501 - 2,000トン	1トン増加毎に+167	1,000,000	1,510,000
2,001 - 30,000トン	1トン増加毎に+167	1トン増加毎に+400	1トン増加毎に+604
30,001-70,000トン	1トン増加毎に+125	1トン増加毎に+300	1トン増加毎に+453
> 70,000トン	1トン増加毎に+83	1トン増加毎に+200	1トン増加毎に+302

香港における人命損失および人身傷害クレーム(単位:SDR)			
総トン数	2015年5月3日より前 LLMC 1976	2015年5月3日施行 1996年議定書	1996年議定書の2012年改正(参考)
< 500トン	333,000	2,000,000	3,020,000
501 - 2,000トン	1トン増加毎に+500	2,000,000	3,020,000
2,001 - 30,000トン	1トン増加毎に+333	1トン増加毎に+800	1トン増加毎に+1,208
30,001-70,000トン	1トン増加毎に+250	1トン増加毎に+600	1トン増加毎に+906
> 70,000トン	1トン増加毎に+167	1トン増加毎に+400	1トン増加毎に+604

香港における乗客クレーム(単位:SDR)			
	2015年5月3日より前 LLMC 1976	2015年5月3日施行 1996年議定書	1996年議定書の2012年改正(参考)
	乗客1人あたり46,666に、船舶の証書により運送が許可されている乗客の数を乗じる)	乗客1人あたり175,000に、船舶の証書により運送が許可されている乗客の数を乗じる)	左に同じ
	但し、25,000,000の上限があり	上限なし	左に同じ

限度額の例

上記の増加分について、その重大性をより明確に説明するために、米ドルに換算した例を下記に示しました。現在の換算レートは、1SDR=約 1.41 米ドルです。

香港における財物損傷クレーム(単位:USD)			
船型と総トン数	2015年5月3日より前 LLMC 1976	2015年5月3日施行 1996年議定書	1996年議定書の2012年改正 (参考)
ハンディサイズ 25,000トン	5,961,900	14,382,000	21,716,820
パナマックス 40,000トン	8,944,335	21,432,000	32,362,320
ケープサイズ 85,000トン	15,987,285	38,352,000	57,911,520
5,000TEU 55,000トン	11,588,085	27,777,000	41,943,270
VLCC 160,000トン	24,764,535	59,502,000	89,848,020

香港における財物損傷クレーム(単位:USD)			
船型と総トン数	2015年5月3日より前 LLMC 1976	2015年5月3日施行 1996年議定書	1996年議定書の2012年改正 (参考)
ハンディサイズ 25,000トン	5,961,900	14,382,000	21,716,820
パナマックス 40,000トン	8,944,335	21,432,000	32,362,320
ケープサイズ 85,000トン	15,987,285	38,352,000	57,911,520
5,000TEU 55,000トン	11,588,085	27,777,000	41,943,270
VLCC 160,000トン	24,764,535	59,502,000	89,848,020

香港における乗客クレーム(単位:SDR)			
船型と乗客数	2015年5月3日より前 LLMC 1976	2015年5月3日施行 1996年議定書	1996年議定書の2012年改正 (参考)
MV "QUANTUM OF THE SEAS"と同型乗客 4,905 人	計算上、322,744,389。但し、35,250,000 が上限となる。	1,210,308,750	左に同じ

フォーラムショッピング（法廷地漁り）

現在のところ、香港で適用される責任限度額は、他の 1996 年議定書の締約国で適用されるものより大幅に低いままとなっています。したがって、責任制限という法的措置を開始するために、より有利な裁判管轄地を探し求める船主（用船者、船舶管理者、運航者等）にとって、香港は大きな魅力でしょう。

しかし、アジア太平洋地域のいくつかの国々（シンガポールなど）は、限度額がさらに低い 1976 年 LLMC の締約国のまま留まっています。中国本土は LLMC の締約国ではありませんが、LLMC の基本的な規定は中国本土の海事規則の一部を形成しています。香港での限度額の変更に伴って、フォーラムショッピングにも変化が訪れるかも知れません。

1996 年議定書の締約国は[こちら](#)の IMO のウェブサイトでご確認いただけます。

本記事に関するご質問およびコメントは、ガードジャパン株式会社（E メール：gardjapan@gard.no）までお寄せください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。