

## Gard Insight

### 責任限度額が2015年から増額されます

こちらは、英文記事「[Increased limits of liability enter into force in 2015](#)」(2014年7月8日付)の和訳です。

**海事債権についての責任の制限に関する条約(LLMC)の1996年議定書(2012年4月採択、2015年6月発効)では、責任限度額が大幅に増額されています。**

海事債権についての責任の制限に関する条約(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims [LLMC])の1996年議定書(2012年4月採択、2015年6月発効)では、責任限度額を増額する改定が行われました。本稿は、この改定に従って、主に1976年におけるLLMCの発効から、責任制限制度の進展を過去に遡って検討するとともに、変更点の概要をまとめ、変更理由について考察します。



#### 背景

歴史的には、責任制限はもともと「abandonment(委付)」の概念を基本としており、この概念は、1924年航洋船所有者の責任制限に関する一定の規則の統一に関する国際条約(Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Vessels 1924)の基礎を形成するものでもありました。そのため、「制限」額は、基本的に、事故後における船舶の価値を基礎としていました。トン数に関連した制限を最初に導入したのは、1957年航洋船所有者の責任制限に関する国際条約(International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships 1957)であり、これが1976年のLLMC条約においても引き続き採用されています。

LLMCでは、トン数を基礎とした具体的な数値が設定され、主に、人的クレーム(人身傷害や死亡)と物損クレーム(他の船舶、財産または港湾に対する損害など)に関連する海難事故に起因するあらゆるクレームについて、「船舶所有者および海難救助者」の経済的責任の上限を定めています。金銭的責任の査定単位としては、特別引出権(SDR)が使用されています。SDRは、1969年にIMFが創設した利付きの国際準備資産です。SDRは通貨ではありませんが、米国ドル、日本円、ユーロ、ポンドから構成される国際通貨バスケットを基本としたものです。

責任制限条項は、他の国際条約でも見ることができます。例えば、油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)、貨物クレームに関するヘーグ条約、ヘーグ・ヴィスビー条約や個人旅客のクレームに関する1974年アテネ条約の定める1梱包当たりの責任限度(パッケージリミテーション)が挙げられます。

#### 1976年LLMC

1957年条約の第3条(1)に基づき、物損クレームの責任制限基金は1トン当たり1,000金フラン(1979年の改正議定書では1トン当たり66.67 SDR)に設定され、人的クレームの責任制限基金は1トン当たり3,100金フラン(1979年の改正議定書では1トン当たり206.67 SDR)に設定されています。1976年LLMCでは、上記の限度額が大幅に増額され、場合によっては250%から300%増額されました。また、船舶所有者が「損失を発生させる意図をもって、または損失が発生する可能性を知りつつ無謀に行った個人としての作為または不作為」に起因して損失が発生したことに関する証明責任を、責任制限を援用する権利に対して異議を申し立てた側の当事者に負わせることにより、責任制限制度が実質的に回避不能なものとなりました。Peracomo事件におけるカナダ最高裁判所の最近の決定は、1976年LLMCが採用した責任制限制度が実質的に回避不能なものであるという事実を明確に示しています。

人身傷害クレームに関しては、各個別の制限が採用されており、物損クレームに比べて限度額が高く設定されています。500トンまでの船舶については、人的クレームの限度額として333,000 SDRが設定され、トン数に応じて以下のような追加額が加算されています。

- ・ 501から3,000トンの部分につき、1トンごとに500 SDR
- ・ 3,001から30,000トンの部分につき、1トンごとに333 SDR
- ・ 30,001から70,000トンの部分につき、1トンごとに250 SDR
- ・ 70,000トンを超える部分につき、1トンごとに167 SDR

他のクレームについては、限度額は167 SDRに固定され、500トンを超える船舶の場合には、トン数に応じて以下のような追加額が加算されています。

- ・ 501から30,000トンの部分につき、1トンごとに167 SDR
- ・ 30,001から70,000トンの部分につき、1トンごとに125 SDR
- ・ 70,000トンを超える部分につき、1トンごとに83 SDR

## 1996年議定書

1976年の限度額は、インフレとSDRの平均購買力の低下によって妥当性がなくなった結果、1996年議定書によって新しい限度額の導入に至りました。新限度額は、1976年条約の限度額に比べて、約250%増額されました。

2,000総トンまでの人身傷害クレームに関する責任限度額は、2百万SDRに設定されました。これよりも大きな船舶については、限度額の計算にあたって、以下の追加額が用いられました。

- ・ 2,001から30,000トンの部分につき、1トンごとに800 SDR
- ・ 30,001から70,000トンの部分につき、1トンごとに600 SDR
- ・ 70,000トンを超える部分につき、1トンごとに400 SDR

2,000総トンを超えない船舶の物損クレームに関する責任限度額は、1百万SDRに設定されました。これよりも大きな船舶については、限度額の計算にあたって、以下の追加額が用いられました。

- ・ 2,001から30,000トンの部分につき、1トンごとに400 SDR
- ・ 30,001から70,000トンの部分につき、1トンごとに300 SDR
- ・ 70,000トンを超える部分につき、1トンごとに200 SDR

また、議定書の第8条が、将来において限度額が「暗黙の承認」手続によって更新されると定めていることも重要です。すなわち、採択されたあらゆる改定は、すべての加盟国 に通知があった日から18か月の経過時に承認されたとみなされ、その承認から18か月後に発効することになります(合計36か月)。

## 新限度額

2012年4月19日、国際海事機関(IMO)は、この暗黙の承認手続に従って、新しい限度額が2015年6月8日に発効すると発表しました。

2,000総トンを超えない船舶での死亡または人身傷害に関する新しい限度額は、3.02百万SDRに増額されます。これよりも大きな船舶については、限度額の計算にあたって、以下の追加額が用いられます。

- ・ 2,001から30,000トンの部分につき、1トンごとに1,208 SDR(800 SDRから)
- ・ 30,001から70,000トンの部分につき、1トンごとに906 SDR(600 SDRから)
- ・ 70,000トンを超える部分につき、1トンごとに604 SDR(400 SDRから)

2,000総トンを超えない船舶での物損クレームに関する限度額は、1.51百万SDRに増額されます。これよりも大きな船舶については、限度額の計算にあたって、以下の追加額が用いられます。

- ・ 2,001から30,000トンの部分につき、1トンごとに604 SDR(400 SDRから)
- ・ 30,001から70,000トンの部分につき、1トンごとに453 SDR(300 SDRから)
- ・ 70,000トンを超える部分につき、1トンごとに302 SDR(200 SDRから)

上記の数値は、51%の増額であり、比較的には緩やかな増額です。

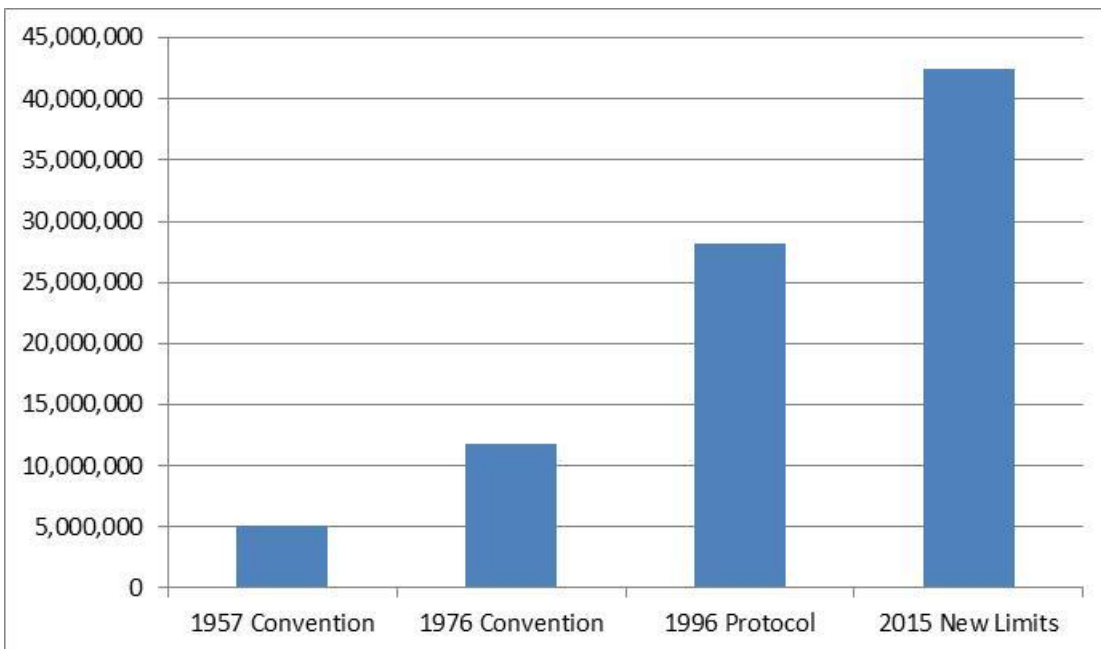
## 実例

上で説明した増額の重要性をより明確にするため、オーシャンリミットという名称の架空のばら積み船(50,000総トン)を例として用いて、物損の責任限度額が、1957年条約、1976年条約、1996年議定書、および限度額に対する最近の変更において、どのように変化するかを検討してみましょう。

物損クレームに関するオーシャンリミットの責任制限基金の額：

- 1957年条約に基づく、3,333,500 SDR(約5,155,000 USD)
- 1976年条約に基づく、7,593,500 SDR(約11,743,000 USD)
- 1996年議定書に基づく、18,200,000 SDR(約28,144,000 USD)
- 2015年の新限度額に基づく、27,482,000 SDR(約42,500,000 USD)

## 時系列に従った限度額の変化



## LLMCの改正を含む要因

1996年議定書の第8.5項は、限度額の変更案の策定にあたって考慮すべき要因として、以下の3つを定めています。(i) 事故の経験、(ii) 貨幣価値の変化、および (iii) 変更(案)が保険費用に与える影響。

最近の改正を促した主な要因は、前回の限度額設定の時から生じた貨幣価値の変化であり、上記の増額は、この変化を反映したものであることは、ほぼ間違いないでしょう。これは、日本がIMOの法務委員会に提出した1996年限度額変更案において説明されています。この変更案は、国際海運会議所(International Chamber Shipping [ICS])

と国際P&Iグループの共同提案においても全面的に支持されました。上記提案では、1996年から2010年までのインフレ率における変化が45%を超えていないことから、限度額の変更もその変化を反映していなければならないと結論付けました。オーストラリアなど他の加盟国は、147%という大幅な増額を支持しました。最終的には、より緩やかな増額が採用されました。これは、上述のインフレ率における上昇に基づいたものであり、さらに、発効前の追加期間(36か月)も考慮されました。

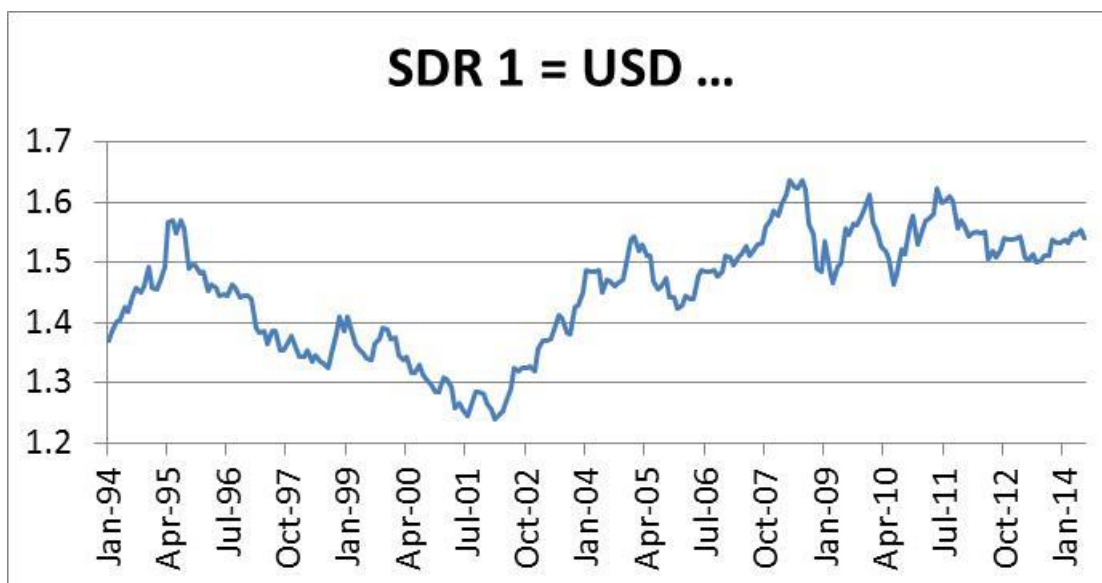
事故の経験に関しては、1996年議定書の限度額を超えたクレーム(主にばら積み船の汚染事故)は非常に少なかったことが、限度額が効果的に運営されていることを示唆しているというのが一般的見解です。結局のところ、法務委員会の第98回会議にて述べられたように、「高すぎる限度額は、責任制限の趣旨を事実上無効にするおそれがある」からです。

## まとめ

上記の増額は、貨幣価値における近似の変化を限度額に反映させるものであり、総合的に見て歓迎すべきものです。これによって、保険費用の上昇を合理的なレベルに維持するとともに、将来における上昇を緩やかにするための基準にもなります。さらに、批准を考える国々にとって、条約が魅力を失わないようにもしています。

船舶の所有者、用船者、管理者、運航者と、各保険会社は、上述した未発効の増額について注意を払い、新しく増額された限度額を考慮に入れた上で、契約合意や保険契約の内容が十分なものであるか見直しするようにしてください。

## 米国ドルに対するSDRの価値変化



この Gard Insight に関するご質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#)または[ガードジャパン株式会社](#)までお願いいたします。

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。