



東京海上日動 マリンニュース

船主責任制限法の改正（2015年6月8日施行）について

要旨

「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する1996年議定書」（以下、LLMC96年議定書）は、2012年4月に開催された国際海事機関（International Maritime Organization 以下、IMO）第99回法律委員会において現行の責任限度額を51%引き上げる改正案が採択され、本年6月8日に発効することが決定されていました。

この条約改正に合わせて、「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（以下、船主責任制限法）」における責任限度額を51%引き上げるための改正が行われ、本年6月8日に施行されることになりました。

1. 経緯

（1）現行の船主責任制限法は、改正前の（現行の）LLMC96年議定書のわが国における発効に合わせて改正され、2006年8月1日に施行されたものです。¹

（2）LLMC96年議定書は、2012年4月にロンドンで開催されたIMO第99回法律委員会において責任限度額を51%引き上げる改正案が採択され、異議通告期間などの所定の手続きに要する期間を経て、2015年6月8日に発効することが決定されています。²なお、現時点において同議定書を締結しているのは50ヶ国・地域です。³

【主要締結国・地域】

オーストラリア、ベルギー、カナダ、クロアチア、キプロス、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、インド、アイルランド、日本、マレーシア、マルタ、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、ロシア、スペイン、スウェーデン、トルコ、イギリス、香港 他

（3）わが国では、船主責任制限条約の内容を国内で担保するために整備されている「船主責任制限法」の改正案が本年4月の通常国会で可決され、改正LLMC96年議定書の発効日である本年6月8日に施行されることになりました。

2. 法改正のポイント

今回の改正点は、責任限度額の全般的な引き上げです。現行法における責任限度額と改正後の責任限度額を対比すると以下の通りとなります。

¹ 前回の船主責任制限法の改正（現行法）については、マリンニュース第168号「船主責任制限法（2006年8月1日施行）について」をご参照ください。

² LLMC96年議定書の改正については、マリンニュース第194号「1976年船主責任制限条約1996年議定書の責任限度額の引き上げ」および同第196号「改正1976年船主責任制限条約1996年議定書の発効」をご参照下さい。

³ LLMC96年議定書および1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約（以下、LLMC76年条約）の締約国については、下記IMOウェブサイトに掲載された”Status of Conventions”をご参照下さい。現時点における締約国は、2015年4月27日付け”Status of Conventions”に基づくものです。

(1) 物的損害のみの場合

現行法		改正船主責任制限法
国際総トン数	責任限度額	責任限度額
2,000 ト以下	1,000,000 SDR ⁴	1,510,000SDR
2,000 ト超 30,000 ト以下	1,000,000 SDR + 400 SDR x (トン数- 2,000)	1,510,000SDR+ 604 SDR x (トン数- 2,000)
30,000 ト超 70,000 ト以下	12,200,000 SDR + 300 SDR x (トン数-30,000)	18,422,000 SDR + 453 SDR x (トン数-30,000)
70,000 ト超	24,200,000 SDR + 200 SDR x (トン数-70,000)	36,542,000 + 302 SDR x (トン数-70,000)

(2) 人的損害(死亡または身体の傷害)のみ、または、人的損害と物的損害の場合

現行法		改正船主責任制限法
国際総トン数	責任限度額	責任限度額
2,000 ト以下	3,000,000SDR	4,530,000SDR
2,000 ト超 30,000 ト以下	3,000,000 SDR + 1,200 SDR x (トン数- 2,000)	4,530,000SDR + 1,812 SDR x (トン数- 2,000)
30,000 ト超 70,000 ト以下	36,600,000SDR + 900 SDR x (トン数-30,000)	55,266,000SDR + 1,359 SDR x (トン数-30,000)
70,000 ト超	72,600,000SDR + 600 SDR x (トン数-70,000)	109,626,000SDR+ 906 SDR x (トン数-70,000)

(3) 具体的な責任限度額

具体的な責任限度額を試算すると、下表の通りになります。

表中の上段の金額は物損害のみの場合、下段の金額は人損害のみ、または人損害と物損害の場合です。(2015年5月20日時点 1SDR=¥169,401にて試算)。

船型	現行法	改正船主責任制限法
内航貨物船(499GT相当) 1,500 国際総トン	約1億6,940万円 約5億820万円	約2億5,580万円 約7億6,740万円
近海船 7,500 国際総トン	約5億4,210万円 約16億2,620万円	約8億1,850万円 約24億5,560万円
パナマックス型バルカー 38,000 国際総トン	約24億7,330万円 約74億1,980万円	約37億3,460万円 約112億380万円
ケープサイズ型バルカー 93,000 国際総トン	約48億7,870万円 約146億3,620万円	約73億6,690万円 約221億70万円
VLCC 160,000 国際総トン	約71億4,870万円 約214億4,620万円	約107億9,460万円 約323億8,370万円

⁴ 特別引出権 (SDR: Special Drawing Right) は、加盟国の準備資産を補完する手段として、IMF が 1969 年に創設した国際準備資産。SDR の価値は主要 4 大国・地域の国際通貨バスケットに基づいて決められ、自由利用可能通貨との交換が可能。現在通貨バスケットは、ユーロ、日本円、スターリング・ポンド、及び米ドルから構成されています。毎日の各通貨と SDR の換算率は、IMF ウェブサイトで確認することができます。http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

3. 留意すべき点

(1) 今回の責任限度額の引き上げに伴い、船主責任総合保険あるいは船主責任保険のご契約を頂いているお客様におかれましては、引き上げ後の上記責任限度額を考慮した上で、十分に余裕のある保険金額(=てん補限度額)が設定されているかご確認頂く必要がございます。

(2) LLMC76年条約およびLLMC96年議定書は、締約国が船骸撤去費用等を責任制限の対象となる債権(制限債権)から除外することを認めておりますが、わが国の船主責任制限法ではこの費用を制限債権から除外されていますので、この点には留意が必要です。したがって、上記の引き上げ後の責任限度額を充足する保険金額(=てん補限度額)を設定頂きました場合でも、お客様が実際にご負担される賠償金の額に足りない事態が生じる可能性があります。船骸撤去費用の見込額などを踏まえた上で、この額を上記責任限度額に加算した額にて保険金額をご設定頂く必要がございます。

(3) また、船舶油濁損害賠償法(以下、油賠法)は、国際航海に従事する日本籍および日本に入出港する外国籍の一般船舶(100トン以上に限る)⁵に対して、燃料油による油濁損害や座礁等による船骸撤去に要する費用の支払によって当該一般船舶の所有者等に生じる損害を填補する保険契約の締結を義務付けています。この締結を義務付けられている保険契約の保険金額(=てん補限度額)は、油賠法第39条の5第3項において、油濁損害に関する責任制限金額(上記2(2)表中の金額)と船骸撤去に要する費用の支払を担保する額として責任限度額(上記2(1)表中の金額)⁶の合計額を下回ってはならないとされています。(この金額を、以下「最低保険金額」といいます。)

改正船主責任制限法の施行に伴い責任限度額が引き上げられた際には、この最低保険金額についても連動して引き上げられることとなります。したがって、現在の油賠法上の最低保険金額を充足する保険契約を締結されている場合でも、引き上げ後の最低保険金額を充足していなければ、本年6月8日以降は油賠法に適合する保険契約ではなくなるため、日本籍船については国際航海に従事できなくなり、外国籍船については日本への入出港ができなくなります。ご注意ください。

以上

⁵ 旅客またはばら積みの油以外の貨物その他の物品の海上輸送のための船舶類(ろかい又は主としてろかいをもって運転するものを除く)

⁶ 既述(3(2))のとおり、わが国の船主責任制限法上、船骸撤去費用は制限債権から除外されています。油賠法第39条の5第3項は、船骸撤去費用を制限債権と定める趣旨ではなく、最低保険金額の算出の目的で船骸撤去費用の支払を担保する額として責任限度額(物的損害のみの場合)を採用しているものです。