



香港引入更高责任限额



2015年6月25日

另有[日语版 \(PDF\)](#)

自2015年5月3日起，香港大幅提高了船东享有的按吨位计算的海事赔偿责任限额。本文审查讨论了这一变化所带来的影响。

背景

香港近期开始落实《〈1976年海事赔偿责任限制公约〉1996年议定书》（下称《1996年议定书》），该议定书于2015年5月3日开始在香港实施。新责任限额约为原吨位责任限额的250%，甚至可能更高。

2015年5月3日以前，香港采用的是《1976年海事赔偿责任限制公约》（简称《1976年公约》），基于船舶总吨位计算责任限额并以[国际货币基金组织](#)公布的特别提款权（SDR）表示。但由于通货膨胀和特别提款权购买力的减弱，《1976年公约》规定的责任限额已然过低。

其他许多国家在2004年5月13日《1996年议定书》第一次生效后便采用了其规定的更高限额。事实上，香港立法会早已通过《2005年商船（限制船东责任）（修订）条

例》（简称“《限制条例》”）采纳《1996年议定书》，但之后仍需中华人民共和国办理进一步手续《限制条例》方可生效。直到今年，中央人民政府才通知国际海事组织香港加入《1996年议定书》。从这点上看，香港的责任限制水平是落后于全球责任限制水平的。

《1976年公约》允许船东（包括船舶承租人、管理人、经营人和其他方）对因任一事故导致的某些海事赔偿请求享有责任限制。人身伤亡和因其他类型的灭失或损害导致的赔偿请求所适用的责任限额不同。人身伤亡赔偿请求的赔偿责任限额高于其他赔偿请求的赔偿责任限额（见下表），并优于其它赔偿请求。

更高限额

《1996年议定书》的详细介绍可点击此前的Gard Insight查看。简而言之，主要有以下几点变化：

- 责任限制的最低吨位从500总吨提高到2,000总吨；
- 全部吨位级的每吨限额均有提高；
- 取消旅客赔偿请求的整体限额，对船舶额定可载的每名旅客的责任限制从SDR 46,666提高到SDR 175,000。

需要注意的是，《1989年国际救助公约》下特别补偿的赔偿请求以及共同海损分摊的赔偿请求不适用《1996年议定书》下的责任限额。

下表对比了过去、现在和将来可能适用的人身伤亡赔偿请求、旅客赔偿请求和财产赔偿请求的责任限额：

香港财产损害赔偿请求			
总吨	2015年5月3日前采 用的《1976年公 约》责任限额 SDR	2015年5月3日后实 施的《1996议定 书》责任限额 SDR	《<1996议定 书>2012年修正 案》责任限额 SDR
<500	167,000	1,000,000	1,510,000
501-2,000	每吨+167	1,000,000	1,510,000
2,001-30,000	每吨+167	每吨+400	每吨+604
30,001-70,000	每吨+125	每吨+300	每吨+453
>70,000	每吨+83	每吨+200	每吨+302

香港人身伤亡赔偿请求

总吨	2015年5月3日前采用的《1976年公约》责任限额 SDR	2015年5月3日后实施的《1996议定书》责任限额 SDR	《<1996议定书>2012年修正案》责任限额 SDR
<500	333,000	2,000,000	3,020,000
501-2,000	每吨+500	2,000,000	3,020,000
2,001-30,000	每吨+333	每吨+800	每吨+1,208
30,001-70,000	每吨+250	每吨+600	每吨+906
>70,000	每吨+167	每吨+400	每吨+604

香港旅客赔偿请求

2015年5月3日前采用的《1976年公约》责任限额 SDR	2015年5月3日后实施的《1996议定书》责任限额 SDR	《<1996议定书>2012年修正案》责任限额 SDR
每位旅客46,666乘以船舶证书规定的载客定额	每名旅客175,000乘以船舶证书规定的载客定额	不变
上限25,000,000	无上限	不变

示例

为更清楚地体现上述责任限额提高的幅度，下面我们列举了一些责任限额的示例，并将SDR按目前1:1.41的比率换算为美元（USD）。

香港财产损害赔偿请求

船舶类型 总吨	2015年5月3日前采用的《1976年公约》责任限额 USD	2015年5月3日后实施的《1996议定书》责任限额 USD	《<1996议定书>2012年修正案》责任限额 USD
灵便型船 25,000	5,961,900	14,382,000	21,716,820
巴拿马型船 40,000	8,944,335	21,432,000	32,362,320
好望角型船 85,000	15,987,285	38,352,000	57,911,520
5,000标准箱级船 55,000	11,588,085	27,777,000	41,943,270
超大型油轮 160,000	24,764,535	59,502,000	89,848,020

香港人身伤亡赔偿请求

船舶类型 总吨	2015年5月3日前采 用的《1976年公 约》责任限额 USD	2015年5月3日后 实施的《1996议 定书》责任限额 USD	《<1996议定 书>2012年修正 案》责任限额 USD
灵便型船 25,000	1,256,169	28,764,000	37,596,240
巴拿马型船 40,000	18,434,340	42,864,000	57,618,240
好望角型船 85,000	32,541,390	76,704,000	108,716,640
5,000标准箱级船 55,000	23,721,840	55,554,000	76,780,140
超大型油轮 160,000	50,201,640	119,004,000	172,589,640

香港旅客赔偿请求

船舶类型	2015年5月3日前采用 的《1976年公约》责 任限额	2015年5月3日后 实施的《1996议 定书》责任限额	《<1996议定 书>2012年修正 案》责任限额
如“海洋量子”号邮 轮，4,905名旅客	322,744,389美元，但 不超过35,250,000	1,210,308,750美元	不变

不久的将来会否进一步提高限额？

2012年4月，《1996议定书》缔约方协商进一步提高《1996议定书》下的责任限额，新责任限额于2015年6月8日生效。调幅约为吨位责任限额的51%。进一步信息请参见我们此前的[Gard Insight](#)和Gard Alert。

虽然香港现在已经是《1996议定书》的缔约方，提高责任限额的修正案严格来说并非香港法的一部分，因此提高后的责任限额水平并不适用于香港。《限制条例》第28条规定，行政长官可根据《1996议定书》的不时修订命令修正《限制条例》，但迄今未发布进一步通知。

择地行诉

目前，香港适用的吨位责任限额水平将继续远低于《1996议定书》其他缔约方所适用的水平。因此，对于一直在寻求合适的管辖地启动吨位责任限制程序的船东（包括承租人、管理人、经营人和其他方），香港将仍是一个极具吸引力的管辖地。

但是，亚太地区的一些国家，如新加坡，也是《1976年公约》的缔约方，他们适用的责任限制甚至更低。中国大陆虽非《1976年公约》的签署方，但该公约的基本规定构成了中国大陆的海商法。随着香港的改变，择地行诉可能会发生变化。

《1996年议定书》的缔约方名单可登陆[国际海事组织网站](#)查看。

如您对本文有任何问题或意见，可发送邮件给[Gard编辑部](#)。