香港提高海事賠償責任限額

《1996年議定書》的締約國於2015年商定提高責任限額，新限額自2017年12月4日起在香港實施。

2017年11月9日


下表比較了香港根據《1976年公約》、《1996年議定書》和《1996年議定書》修正案分別實施的人身傷亡賠償、財產賠償和乘客賠償責任限額。上述修正案將適用於2017年12月4日以後發生的海事索賠。該限額依據船舶總噸位計算得出，並且以國際貨幣基金公佈的特別提款權(SDR)為單位。特別提款權目前的匯率為1個特別提款權=1.40美元。
### 香港實施的財產賠償限額

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>&lt;500</td>
<td>167,000 個特別提款權</td>
<td>1,000,000 個特別提款權</td>
<td>1,510,000 個特別提款權</td>
</tr>
<tr>
<td>501－2,000</td>
<td>+ 167 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 400 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 604 個特別提款權/噸</td>
</tr>
<tr>
<td>2,001－30,000</td>
<td>+ 167 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 400 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 604 個特別提款權/噸</td>
</tr>
<tr>
<td>30,001－70,000</td>
<td>+ 125 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 300 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 453 個特別提款權/噸</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt;70,000</td>
<td>+ 83 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 200 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 302 個特別提款權/噸</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 香港實施的人身傷亡賠償限額

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>&lt;500</td>
<td>333,000 個特別提款權</td>
<td>2,000,000 個特別提款權</td>
<td>3,020,000 個特別提款權</td>
</tr>
<tr>
<td>501－2,000</td>
<td>+ 500 個特別提款權/噸</td>
<td>2,000,000 個特別提款權</td>
<td>3,020,000 個特別提款權</td>
</tr>
<tr>
<td>2,001－30,000</td>
<td>+ 333 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 800 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 1,208 個特別提款權/噸</td>
</tr>
<tr>
<td>30,001－70,000</td>
<td>+ 250 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 600 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 906 個特別提款權/噸</td>
</tr>
<tr>
<td>&gt;70,000</td>
<td>+ 167 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 400 個特別提款權/噸</td>
<td>+ 604 個特別提款權/噸</td>
</tr>
</tbody>
</table>
香港實施的乘客賠償限額

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2015 年 5 月 3 日前實</th>
<th>自 2015 年 5 月 3 日起實施的《1996 年議定書》限額</th>
<th>自 2017 年 12 月 4 日起實施的《1996 年議定書》修正案限額</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>《1976 年海事賠償責任公約》限額</td>
<td>每名乘客 46,666 個特別提款權乘以船舶證書上核定搭載的乘客人數</td>
<td>每名乘客 175,000 個特別提款權乘以船舶證書上核定搭載的乘客人數保持不變</td>
</tr>
<tr>
<td>最高不超過</td>
<td>25,000,000 個特別提款權</td>
<td>無限額</td>
<td>保持不變</td>
</tr>
</tbody>
</table>

為了更直觀地說明限額上調造成的影響，下文進行舉例說明，並且按照現行匯率將單位換算為美元。

香港實施的財產賠償限額

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2015 年 5 月 3 日前實</th>
<th>自 2015 年 5 月 3 日起實施的《1996 年議定書》限額</th>
<th>自 2017 年 12 月 4 日起實施的《1996 年議定書》修正案限額</th>
</tr>
</thead>
</table>
|                | 《1976 年海事賠償責任公約》限額 | 灵便型船 25,000 | 灵便型船 25,000
|                | | 5,961,900 美元 | 14,280,000 美元 |
|                | | 巴拿馬型船 40,000 | 8,880,900 美元 |
|                | | 15,873,900 美元 | 38,080,000 美元 |
|                | | 11,505,900 美元 | 27,580,000 美元 |
|                | | 超大型油輪 160,000 | 24,588,900 美元 |

香港實施的人身傷亡賠償限額

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2015 年 5 月 3 日前實</th>
<th>自 2015 年 5 月 3 日起實施的《1996 年議定書》限額</th>
<th>自 2017 年 12 月 4 日起實施的《1996 年議定書》修正案限額</th>
</tr>
</thead>
</table>
|                | 《1976 年海事賠償責任公約》限額 | 灵便型船 25,000 | 灵便型船 25,000
|                | | 1,247,260 美元 | 28,560,000 美元 |
|                | | 18,303,600 美元 | 42,560,000 美元 |
|                | | 32,310,600 美元 | 76,160,000 美元 |
|                | | 23,553,600 美元 | 55,160,000 美元 |
|                | | 超大型油輪 160,000 | 49,845,600 美元 |

保持不變 | 灵便型船 25,000 | 1,247,260 美元 | 28,560,000 美元 |
| 巴拿馬型船 40,000 | 18,303,600 美元 | 42,560,000 美元 |
| 好望角型船 85,000 | 32,310,600 美元 | 76,160,000 美元 |
| 5,000 標準箱集裝箱船 55,000 | 23,553,600 美元 | 55,160,000 美元 |
| 超大型油輪 160,000 | 49,845,600 美元 | 118,160,000 美元 |

保持不變 | 巴拿馬型船 40,000 | 18,303,600 美元 | 42,560,000 美元 |
| 好望角型船 85,000 | 32,310,600 美元 | 76,160,000 美元 |
| 5,000 標準箱集裝箱船 55,000 | 23,553,600 美元 | 55,160,000 美元 |
| 超大型油輪 160,000 | 49,845,600 美元 | 118,160,000 美元 |

保持不變 | 好望角型船 85,000 | 32,310,600 美元 | 76,160,000 美元 |
| 5,000 標準箱集裝箱船 55,000 | 23,553,600 美元 | 55,160,000 美元 |
| 超大型油輪 160,000 | 49,845,600 美元 | 118,160,000 美元 |

保持不變 | 5,000 標準箱集裝箱船 55,000 | 23,553,600 美元 | 55,160,000 美元 |
| 超大型油輪 160,000 | 49,845,600 美元 | 118,160,000 美元 |

保持不變 | 超大型油輪 160,000 | 49,845,600 美元 | 118,160,000 美元 |
香港實施的乘客賠償限額

<table>
<thead>
<tr>
<th>總噸位</th>
<th>2015年5月3日前實施《1976年海事賠償責任公約》限額</th>
<th>自2017年12月4日起實施的《1996年議定書》修正案限額</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>海洋量子號，4,905名乘客</td>
<td>320,455,422美元，但不超過35,000,000美元</td>
<td>1,201,725,000美元</td>
</tr>
</tbody>
</table>

如今香港實施的限額已經與《1996年議定書》修正案的其他締約國保持一致。

責任限額的上調可能會導致在發生重大損失傷亡事故時出現“挑選法院”的情況，即船舶所有人尋求在適用更低限額的國家和地區確立賠償責任限額，例如新加坡和中國大陸。相對地，索賠方則更有可能尋求將香港作為索賠管轄地。

責任限額的上調不會影響保賠保險單條款項下的保賠保障。

作者：Charmaine Chu
理賠