

解 説

早稲田大学海法研究所外国海法研究会

## 中国における海事賠償責任制限に関する法制度

雨宮 正啓 (弁護士)

李 剛 (中国弁護士)

方 懿 (中国弁護士、元上海海事法院法官)

第一 はじめに

第二 実体的規定

1. 海事賠償責任制限の対象船舶
2. 責任制限の主体
3. 制限債権
4. 非制限債権
5. 責任制限阻却事由
6. 責任の限度額

第三 手続的規定

1. 海事賠償責任制限基金の設立
2. 債権の届出及び基金の分配

第四 おわりに

第一 はじめに

船舶所有者は、海上活動から生じる取引上の債務及び船長その他の船員の行為に基づく損害賠償債務について、ほんらいは因果関係の認められる範囲であれば責任を負う。しかし、海上企業は他の企業と比べて危険性が特に大きく船主の責任が過大になりうること、また海運は平時において国民経済の発展と密接な関係を有し戦時においては国防軍事上の重要な任務を負うものであるから、海運業の発展・助成を図るために活動主体（企業主体）の責任を制限して法律上において保護すべきことなどから、各国において船主の有限責任が認められてきた。

わが国は、1957年条約の船主責任制限条約を批准し、同条約に基づき「船舶所有者等の責任の制限に関する法律」（昭50法94号）を制定しており、さらに1976年海事債権条約及び1996年の改正議定書を批准し、同法を改正している<sup>1</sup>。

中国は、上記のいずれの条約の締約国にもなっていないが<sup>2</sup>、1992年に制定された中国海商

<sup>1</sup> わが国の船主責任制限制度の概略については、さしあたり中村眞澄＝箱井崇史『海商法〔第2版〕』（2013）90頁以下を参照。

<sup>2</sup> 中国の香港特別行政区には、1976年海事債権条約が引き続き適用されている。

法<sup>3</sup>は、1976年海事債権条約の内容を取り入れて「海事賠償責任制限」の章を設け（第11章）、他方で海事訴訟特別手続法<sup>4</sup>が責任制限の手続きに関する規定を設けている。また、最高人民法院は、2010年に、「海事賠償責任制限に関わる紛争事件の審理に関する若干の規定」（以下「責任制限規定」という。）という司法解釈を制定して、ここには責任制限に関する実体法及び手続法双方に関する規定を設けている<sup>5</sup>。なお、これらの規定は、政策的な配慮から国際的な運送に限って適用されるのであり、中国国内の物品運送と旅客運送に適用される責任制限額については、中国交通部が別途規定している。

本稿では、中国海商法などが定める、この国際運送に適用される海事賠償責任制限の実体的規定及び手続的規定について概説する。

## 第二 実体的規定

### 1. 海事賠償責任制限の対象船舶

海事賠償責任制限の対象となる船舶について、海商法第11章には特別の規定は設けられていない。したがって、同法第1章「総則」に定められている「船舶」が、同法上の海事賠償責任制限の対象になるものと解される。すなわち、対象船舶は、航海の用に供する船舶その他海上を移動する装置であり、軍用及び政府公務用の船舶並びに総トン数20トン未満の小型船は除かれる（3条）。

中国では、海上公試運転中の船舶について責任制限規定が適用されるか否かが争点となっている。この点、司法実務では、海上公試運転中の船舶は、まだ船籍を取得しておらず、これにより正式な船舶としての資格を有していないものとみて、海商法の定める「船舶」、すなわち責任制限の対象となる船舶には該当しないとした裁判例がある<sup>6</sup>。一方、海上公試運転中の船舶でも、ある程度の航海能力を有している以上、海商法の定める「船舶」に該当するとして、責任制限の対象となり得ると解する学説もある<sup>7</sup>。

### 2. 責任制限の主体

海事賠償責任制限の規定に基づきその責任を制限することができる者は、船舶所有者及び救助者である。ここにいう船舶所有者には、登録船主のほか、傭船者及び「船舶運航者」も含まれる（海商法204条2項）。また、船舶所有者及び救助者の被用者で、その者の行為と過失につき船舶所有者及び救助者が責任を負うべき場合には、これら被用者も責任制限の主体となる（海商法205条）。さらに、被保険者が責任を制限できる場合、当該海事賠償請求に対する責任保険を引き受けた保険者も、同様に責任制限の主体となる（海商法206条）。

<sup>3</sup> 中国海商法の和訳は、原則として中村眞澄（監訳）＝夏雨（訳）「中華人民共和国海商法Ⅰ～Ⅲ」海商法研究会誌115号（1993）31頁以下、116号（1993）41頁以下、117号（1993）28頁以下に依拠しているが、研究会において検討のうえ変更したところがある。

<sup>4</sup> 海事訴訟特別手続法の和訳として、「現行中華人民共和国六法（第3巻）」2947.43頁以下に依拠しているが、研究会において検討のうえ変更したところがある。

<sup>5</sup> 責任制限規定の和訳は、張秀娟「2010年の中国海事賠償責任制限に関する最高人民法院規定の翻訳」海商法研究会誌209号（2010）76頁以下に依拠している。

<sup>6</sup> （2011）滬海法商初字第1308号判決。銭旭「建造中の船舶の公試航行期間に生じた事故における海事賠償責任制限の不適用」航海第4期（2012）20-22頁（中文）を参照。

<sup>7</sup> 王婷婷、单红军「公試航行中の新造船が海事賠償責任を制限する権利について」山東大学学报第3期（2015）132-139頁（中文）を参照。

ここに掲げた者がその責任を制限できるとされていることは、1976年海事債権条約と同様であるが、条約から採り入れられた「船舶運航者」にNVOCCが含まれるかが実務上問題となっていた。そこで、最高人民法院は、司法解釈において、「船舶運航者」とは、登録を行った船舶運航者<sup>8</sup>、又は船舶所有者の委託を受けて実際に船舶を使用し、監督し、船舶に対して責任を負う者をいうと定義し、NVOCCを含めないものとした（責任制限規定12条）。

また、1976年海事債権条約自体が「傭船者」の定義を明らかにしていないことから、航海傭船者及びスロット・チャーターラーが責任制限の主体となり得るか否かについても争点となっている。この点、司法実務では、航海傭船者は責任を制限できると判断した裁判例があるが<sup>9</sup>、責任制限規定の草案段階で設けられていた「傭船者」を定期傭船者及び裸傭船者とする定義規定が最終的に削除されたため、航海傭船者及びスロット・チャーターラーの責任制限主体性についての問題はまだ解決されていないといえる<sup>10</sup>。

### 3. 制限債権

制限債権とは、責任制限の主体が、海事賠償責任制限制度により、その責任を制限することができる債権をいい、海商法207条は以下のとおり規定している。

(1) 船舶上で、又は船舶の運航若しくは救助作業に直接関連して生じた人の死傷又は財産の滅失、損傷（港の構造物、停泊施設、航路又は航行支援施設に生じた損傷を含む）及びこれによって生じた損害に関する賠償請求権

(2) 海上物品運送の引渡しが遅延又は旅客・手荷物運送の延着によって生じた損害の賠償請求権

(3) 船舶の運航又は救助作業に直接関連して生じた損害であって、契約によらない権利侵害行為により生じたその他の損害の賠償請求権

(4) 本章の規定に従い賠償責任を制限することのできる損害を回避し、又はこれを減少するため執られた措置に関する賠償請求及び当該措置が執られたことによりさらに生じた損害の賠償請求であって、責任を負う者以外の者の賠償請求権

ただし、この請求権が責任を負う者の契約によって支払われるべき報酬に関する場合は、その責任については、責任制限の規定を援用することはできない。

海商法では、1976年海事債権条約と異なり、船骸撤去費用に関する債権が制限債権に含まれていないため、この点に関して実務上の争いがあった。この論争を解決するため、責任制限規定は、次のように規定した。すなわち、海商法207条に定める制限債権には、沈没し、難破し、乗り上げ、又は放棄された船舶の引揚げ、除去、破壊又は無害化に起因する賠償請求は含まれない（責任制限規定17条1項）。船骸撤去費用に関する債権を非制限債権とすることは、海商法の立法趣旨に合致すると解されている<sup>11</sup>。さらに、同規定は、船舶所有者等の責任を負

<sup>8</sup> 中国船舶登記条例14条は、船舶所有者が実際に船舶を使用せず、管理もしない場合、裸傭船者又は船舶運航者の情報を船舶登記簿に記載すべきとする。

<sup>9</sup> (2013)厦海法商初字第385号判決、(2010)沪海法商初字第351号判決など。

<sup>10</sup> 多数説は、航海傭船者及びスロット・チャーターラーは責任制限の権利を有すると解している。大連海事大学、香港大学法学院「スロット・チャーターラーの海事賠償責任制限問題研究」法学雑誌第6期(2014)92-97頁(中文)を参照。

<sup>11</sup> 王淑梅『「海事賠償責任制限に関わる紛争事件の審理に関する若干の規定」の理解と適用』人民司法第19期(2010)25-26頁(中文)を参照。

う者が、船舶の衝突によって船骸撤去に関する賠償請求を受け、これにより生じた損害につき相手船舶に対して損害賠償を請求する場合であって、請求された者が責任制限の主張をする場合には、人民法院はこの主張を認めなければならないと規定している(責任制限規定17条2項)。

日本においても、上記船骸撤去費用に関する債権については制限債権とはされてないが、被害船が衝突により沈没したことによる船骸撤去費用を加害船主に対して損害賠償請求する場合には、その債権は制限債権に該当すると判示した最高裁判所判決があり、学説の多くもこれに賛成している<sup>12</sup>。

#### 4. 非制限債権

海商法 208 条が規定する、責任を制限できない海事請求債権(非制限債権)は、次のとおりである。これらは、1976 年海事債権条約の定める内容と同じである。

(1) 海難救助又は共同海損の分担に基づく請求権

(2) 中国が参加する油濁損害の民事責任に関する国際条約に定める油濁損害による損害賠償請求権<sup>13</sup>

(3) 中国が参加する原子力損害の責任制限に関する国際条約に定める原子力損害による損害賠償請求権<sup>14</sup>

(4) 原子力船によって生じた原子力損害による損害賠償請求権<sup>15</sup>

(5) 船舶所有者又は救助者の被用者の損害賠償請求であって、労務契約を規律する法律に基づき船舶所有者又は救助者がこの種の賠償請求につき責任を制限することができないものとし、又はその法律が本章(海商法第 11 章)に定める賠償の限度額よりも高額の金額を定めているもの

#### 5. 責任制限阻却事由

損害賠償請求権を生じさせる損害が、責任を負う者の故意により、又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為若しくは不作為により生じたことが証明されたときは、責任を負う者は、賠償責任を制限する権利を有しない(海商法 209 条)。「責任を負う者」とは海難事故の責任を負う者その本人をいう(責任制限規定 18 条)。

これまでの司法実務において、責任制限の申立てが却下された裁判例は少数である。却下された事案は、主に内航船(中国の港間の運送に従事する船舶及び沿岸の作業に従事する船舶)の事故に関するものである。却下の理由としては、船舶の不堪航(船員数の不足、無資格操船など)に関するものが最も多い<sup>16</sup>。

<sup>12</sup> 最判昭和 60 年 4 月 26 日民集 39 卷 3 号 899 頁。詳しくは、箱井崇史編著『船舶衝突法』(2012)386 頁(雨宮正啓)参照。

<sup>13</sup> 中国は「1992 年の油による汚染損害についての民事責任条約」(CLC 1992)の締約国である。

<sup>14</sup> 海商法 208 条はこのように規定しているが、いまのところ中国はこの種の条約に参加していないので、原子力損害による損害賠償請求権は制限債権になるものと解される。

<sup>15</sup> 現在、中国には関連する法規は存在せず、また原子力船も存在していない。

<sup>16</sup> (2011) 甬海法台事初字第 41 号判決、(2009) 閩民終字第 655 号判決など。

## 6. 責任の限度額

責任の限度額は、特定の事故による損害で、船舶所有者、救助者本人及びこれらの者がその行為また過失に対して責任を負う者に対して請求される損害賠償の総額について適用される（海商法 212 条）。すなわち、責任制限額は、一つの事故ごとに定まるのであり、これを事故主義という。具体的な限度額は以下のとおりである。

### (1) 責任限度額の通則

責任の限度額は、船舶のトン数に応じて所定の方法により導かれる。海商法が規定している計算方法は、原則として、1976 年海事債権条約と同内容である（海商法 210 条）。

もっとも、総トン数 300 トン未満の船舶、中国国内の港間の運送に従事する船舶及び沿岸の作業に従事する船舶の責任制限額の決定は国務院（交通部）に授権されている（海商法 210 条第 2 項）。この授権を受けて、1993 年 11 月 16 日に、「300 トン未満の船舶及び沿岸運送又は沿岸作業を行う船舶についての海事賠償の限度額に関する規定」が制定された。同規定 3 条は、総トン数 20 トン以上 300 トン未満の船舶の責任制限の算定式を定め、同規定 4 条は、中国国内の港間の貨物運送に従事する船舶及び沿岸の作業に従事する船舶について、総トン数 300 トン未満の場合の責任限度額は同規定 3 条に定める限度額の 50% の割合に応じて計算し、総トン数 300 トン以上の場合の責任制限は海商法に定める限度額の 50% の割合に応じて計算すると規定する。また、同規定 5 条は、同一の海難事故における責任限度額については、海商法 210 条又は同規定 3 条を適用する船舶がある場合、その他の船舶の制限額は同様にこれを適用しなければならないと規定する。ただし、外航船と国国内の港間の運送に従事する船舶及び沿岸の作業に従事する船舶が衝突した場合に、両船舶に適用される基準について解釈上の争いがある<sup>17</sup>。裁判実務では、客観的に限度額が高い外航船の基準が適用されている<sup>18</sup>。

### (2) 旅客運送についての責任限度額

海商法の定める旅客運送についての責任限度額は、1976 年海事債権条約と同様である。旅客の死傷による損害賠償の限度額は、4 万 6666SDR に当該船舶の船舶証書に記載された乗客の定員数を乗じて得た金額である。ただし、2500 万 SDR を超えないものとされている（以上、海商法 211 条第 1 項）。

さらに、一般的な責任限度額に関する場合と同様に、中国の港間の海上旅客運送における旅客の死傷による損害賠償の限度額の決定は国務院（交通部）に授権されている（海商法 211 条第 2 項）。この授権を受けて、1993 年 12 月 17 日に、「中華人民共和国港間の海上旅客運送における海事賠償の限度額に関する規定」が制定されている。この規定の 4 条は、旅客運送における旅客の死傷による損害賠償の限度額は 4 万人民币元に当該船舶の船舶証書に記載された乗客の定員数を乗じて得た金額とするが、最高 2100 万人民币元を超えないものとしている。この基準は、すでに現状の所得水準とは乖離が生じており、修正が必要であると指摘されている<sup>19</sup>。

<sup>17</sup> 詳しくは、雨宮正啓「中華人民共和国における海事賠償責任制限に関する最高人民法院の解釈規定」海商法研究会誌 210 号（2011）81 頁を参照。

<sup>18</sup> (2014) 桂民四終字第 31 号裁定、(2013) 广海法限字第 5 号裁定など。

<sup>19</sup> 张蕴邈「“東方の星”事件に基づく海上旅客運送責任限度額の過去と現状の検討」中国保険第 6 期（2015）36 頁（中文）を参照。

### (3) 曳船についての限度額

海上曳航契約とは、曳航者が曳船を用いて被曳航物を、海路を経て、ある地点より他の地点まで曳航し、被曳航者がこれに対して曳航料の支払いを約する契約をいう（海商法 155 条）。海上における曳航中に、曳航者又は被曳航者の過失によって第三者に死傷又は財産上の損害を与えた場合は、曳航者と被曳航者は、第三者に対して連帯して損害賠償の責任を負う。（海商法 163 条）。しかし、曳船と被曳船の責任限度額の計算方法は明確には規定されていない。司法実務において、海事法院は、曳船と被曳船が一体であるという理由から、両船舶の総トン数の合計に基づいて責任限度額を算定することが合理的であると判断している<sup>20</sup>。

日本では、2 隻の曳船が大型バージを曳航中に他船に衝突した事例において、曳船とバージを有機的一体としての船舶団としてとらえ、各船舶につき個別に算出された責任限度額の和をもって船舶団の責任限度額とした裁判例があるが、これには批判的な学説がある<sup>21</sup>。

## 第三 手続的規定

### 1. 海事賠償責任制限基金の設立

船舶所有者<sup>22</sup>、傭船者、運航者、救助者及び保険者は、海難事故の発生後、海事法院に対して海事賠償責任制限基金の設立を申し立てることができる（海訴法 101 条 1 号）<sup>23</sup>。船舶所有者又は救助者本人に対してではなく、これらの者がその者の行為又は過失につき責任を負うことになる行為者に対して海事損害賠償の請求がされた場合、これらの行為者（例えば、船舶所有者又は救助者に雇用される船員など）は、その責任を制限することができるので（海商法 205 条）、海事賠償責任制限基金の設立を申し立てることができる。

責任制限基金設立の申立ては、訴え提起前に、又は訴訟係属中に行うことができるが、一審判決の言渡し前に行わなければならない（海訴法 101 条 3 号）<sup>24</sup>。

### (1) 海事賠償責任制限基金設立の管轄

① 訴え提起前の基金設立の管轄 責任を負う者が訴え提起前に海事賠償責任制限基金の設立を申し立てる場合には、訴訟管轄の合意又は仲裁の合意にかかわらず、事故発生地<sup>25</sup>、契約履行地又は船舶差押地の海事法院に対して申し立てなければならない（海訴法 102 条）<sup>26</sup>。

<sup>20</sup> (2010) 汙海法商初字第 1221 号判決、(2008) 武海法商字第 649 号判決など。

<sup>21</sup> 大阪高決昭和 60 年 4 月 15 日判時 1163 号 139 頁。詳しくは、箱井・前掲書（注 12）392 頁。

<sup>22</sup> 「船舶所有者」とは、船舶に関する証書に記載されている船舶所有者をいう（海訴解釈 79 条）。海訴解釈（海事訴訟特別手続法の適用に関する最高人民法院の解釈）の和訳は、張秀娟＝劉佳溢「2003 年の海事訴訟特別手続法の適用に関する中国最高人民法院の解釈規定」海商法研究会誌 220 号 56 頁以下に依拠している。

<sup>23</sup> 船舶により油濁損害をもたらした場合には、船舶所有者及びその責任保険者、又は財務保証を提供したその他の者は、法律に規定する責任制限の権利を取得するため、海事法院に対して油濁損害の海事賠償責任制限基金を設立しなければならない（海訴法 101 条 1 号）。

<sup>24</sup> 責任を負う者は、一審判決の前に海事賠償責任制限の抗弁を申し立てない場合、二審又は再審にはおいてその申立てをすることは認められない（責任制限規定 15 条）。また、責任を負う者が海事賠償責任制限の抗弁を申し立てなかったときは、海事法院は自ら海商法に定める海事賠償責任制限に関する規定を適用して裁判を行ってはならない（責任制限規定 14 条）。

<sup>25</sup> 海難事故が中国領域外で生じた場合は、船舶が事故発生後に到達した中国領域内にある最初の港が事故発生地とみなされる（海訴解釈 80 条）。

<sup>26</sup> 海事賠償責任制限基金の設立に関する管轄については、雨宮正啓＝李剛＝方懿「中国における海事事事件の裁判管轄」海商法研究会誌 231 号（2016）45 頁参照。

同一の海難事故において、責任を負う者である船舶所有者、備船者、船舶運航者、救助者及び保険者は、いずれも責任制限基金の設立を申し立てることができる。訴訟提起前に二人以上の責任を負う者が異なる海事法院に対し責任制限基金の設立を申し立てた場合、後に事件を受理した海事法院は、先に事件を受理した海事法院に事件を移送しなければならない（責任制限規定2条）。この移送後においては、二つの基金が併存することなく、一つの基金に集約される。

② **訴訟係属中の基金設立の管轄** 責任を負う者が訴訟係属中に海事賠償責任制限基金の設立を申し立てる場合には、責任制限に関連する海事紛争事件を受理した海事法院に対して申し立てなければならない。責任制限に関連する海事事件が二つ以上の海事法院に受理されているときは、責任を負う者が責任制限基金の設立を申し立てるのであれば、訴訟管轄の合意に基づいて、そのうち最も先に事件を受理した海事法院に基金の設立を申し立てなければならない。当事者の間で訴訟管轄に関する合意がない場合には、最も先に事件を受理した海事法院に申し立てなければならない（責任制限規定3条）<sup>27</sup>。

## （2）海事賠償責任制限基金設立の手續

① **申立て方法** 海事法院に海事賠償責任制限基金の設立を申し立てる場合には、申立ては書面によらなければならない。申立書には、海事賠償責任制限基金設立の申立ての金額及び理由並びにすでに知れた利害関係人の名称、住所及び通知方法を明記し、かつ、関係する証拠を添付しなければならない（海訴法104条）。

② **海事法院による公告** 海事法院は、海事賠償責任制限基金設立の申立てを受理した後7日以内に、すでに知れた利害関係人に通知を発送し、同時に新聞その他の報道媒体を通じて公告を行わなければならない（海訴法105条）。当該新聞その他の報道媒体を通じた公告は、3日間連続して行わなければならない。関係船舶が国際航路を航行できる場合は、外国向けの新聞その他の報道媒体を通じて公告しなければならない（海訴解釈82条）。

③ **利害関係人の異議** 利害関係人は、海事賠償責任制限基金設立の申立てに対して異議のある場合には、通知受領の日から7日以内に、通知を受領していないときは公告の日から30日以内に書面により海事法院に異議を提出しなければならない（海訴法106条）。

④ **海事法院の審査** 海事法院は、利害関係人の書面による異議を受理した場合、審査のうえ、15日以内<sup>28</sup>に裁定を行わなければならない（海訴法106条）。この場合、海事法院は、基金設立の申立人の資格、事故に関連する債権の性質及び設立しようとする基金の額について、審査しなければならない（海訴解釈83条）。司法実務においては、事故に関する債権の性質が制限債権に該当するか否かという点は、実体法上の問題であるので、基金設立の段階で審査すべき

<sup>27</sup> 責任制限規定3条は海事法院による集中管轄の方針に従うものであるが、海訴法103条に規定される「海事賠償責任制限基金の設立は当事者間の訴訟管轄の合意又は仲裁の合意に拘束されない」との規定と矛盾しているのではないと思われる。

<sup>28</sup> この15日間の期間は、海事法院が海事賠償責任制限基金の設立の申立てを受理する旨の公告につき、その最終回の公表の翌日から第30日目より起算する（責任制限規則5条）。

ではないという見解もある<sup>29</sup>。

利害関係人による異議が認められる場合には、海事法院は、海事賠償責任制限基金設立の申立てを却下する旨を裁定する。異議が認められない場合には、申立人の海事賠償責任制限基金の設立を許可する旨を裁定する（海訴法 106 条）。当事者は、裁定に不服のある場合には、裁定書受領の日から 7 日以内に上訴することができる。第二審となる人民法院は、上訴状を受理した日から 15 日以内に裁定しなければならない（海訴法 106 条）。利害関係人が定められた期間内に異議を申し立てない場合には、海事法院は、申立人の海事賠償責任制限基金の設立を許可する旨を裁定する（海訴法 107 条）。したがって、基金設立申立に関する手続きに利害関係人が介入する場合は、基金設立を承認する裁定がなされるまでに数カ月を要することがある。

⑤ **基金設立の期限** 申立人は、海事賠償責任制限基金の設立を許可する旨の裁定が効力を生じた後 3 日以内に、海事法院において海事賠償責任制限基金を設立しなければならない。申立人が期間内に基金を設立しなかった場合は、自ら基金設立の申立てを撤回したものとみなされる（海訴解釈 84 条）。

⑥ **基金設立の方式** 海事賠償責任制限基金の設立については、現金を提供することができ、又は海事法院の承認を得た担保<sup>30</sup>を提供することができる（海訴法 108 条）。

海事賠償責任制限基金の金額は、海事賠償責任限度額及び事故発生日から基金設立日までの利息とする<sup>31</sup>。担保方式で基金を設立する場合には、担保金額は、基金金額及びその基金設立期間における利息とする<sup>32</sup>。現金をもって基金を設立する場合には、基金が海事法院の指定口座に到達した日を基金設立日とする。担保をもって基金を設立する場合には、海事法院が担保を受領した日を基金設立日とする（海訴法 108 条）。

⑦ **基金設立の効果** 海事賠償責任制限基金が設立された後、基金に請求をしたすべての者は、当該損害賠償請求について、自ら又は自己の名において基金の設立を申し立てた者の、その他のいかなる財産に対しても、何らの権利も行使することができない（海訴解釈 86 条）。一方、海事債権者は、責任を負う者が法律に従って海事賠償責任制限の抗弁を援用できない海事賠償請求につき、責任を負う者の財産に対して保全を申し立てることができる（責任制限規定 8 条）。

申立人が不当に海事賠償責任制限基金設立の申立てを行った場合には、申立人は、利害関係人がこれにより被った損害を賠償しなければならない（海訴法 110 条）。

海事賠償責任制限基金を設立した後、当事者は、関係する海事紛争については、海事賠償責任制限基金を設立した海事法院に対して訴えを提起しなければならない。海事債権者がそれと異なる海事法院に訴えを提起した場合には、当事者間に訴訟管轄合意又は仲裁合意がある場合

<sup>29</sup> 鄧先江「海事賠償責任制限権利の行使」『国際法研究』（2015）45 頁（中文）を参照。

<sup>30</sup> 当該「担保」とは、中国領域内にある銀行又はその他の金融機関の提供する担保を指す（海訴法 85 条）。

<sup>31</sup> 海事賠償責任制限基金の設立は、人民元をもって行わなければならない。その金額は、法院が基金の設立を許可した旨の裁定の効力が生じた日の SDR を人民元に換算する方法により算出する（責任制限規定 20 条）。

<sup>32</sup> 海事賠償責任制限基金が担保方式により形成される場合、その設立期間中の金利は、同時期に中国人民銀行が確定した、金融機関の期間 1 年の貸付金のベンチマーク金利により算出する（責任制限規定 21 条）。



を除き、事件を受理した海事法院は、海事賠償責任制限基金の設立を認めた海事法院に事件を移送しなければならない（海訴法 109 条及び責任制限規定 4 条）。

海事賠償責任制限基金が設立された場合には、海事債権者は、同一の海事事故から生じた制限債権につき、船舶先取特権の行使を理由とした船舶の差押えを請求することができない（責任制限規定 9 条）<sup>33</sup>。

## 2. 債権の届出及び基金の分配

### (1) 債権の届出

① **債権届出の時期** 海事法院が海事賠償責任制限基金の設立を受理する旨の公告を行った後には、債権者は、公告期間内に特定の海難事故に係る債権について届出をしなければならない。公告期間が満了したにもかかわらず届出がされない場合には、債権を放棄したものとみなされる（海訴法 112 条）<sup>34</sup>。

② **債権届出の方式** 債権者が海事法院に債権の届出をする場合、書面を提出し、かつ、関係する証拠を提供しなければならない。ここで、証拠とは、法的効力を有する判決書、裁定書、調停書、仲裁判断書及び債権公証文書その他海事請求権の存在を証明する証拠資料をいう（海訴法 113 条）。

③ **海事法院の審査** 海事法院は、債権者の届出について審査をし、債権の存在を証明する証拠を提出した者に対して届出を許可する旨を裁定する。一方、証拠を提出しない者に対しては、届出を却下する旨を裁定する（海訴法 114 条）。

債権者が判決書、裁定書、調停書、仲裁判断書又は債権公証文書などの証拠を提出する場合には、海事法院はそれら文書を審査して、真実性と適法性を認めることができる場合には確認の裁定をする（海訴法 115 条）。ここで、「判決書、裁定書、調停書及び仲裁判断書」とは、中国国内の判決書、裁定書、調停書及び仲裁判断書をいう。債権者が外国の判決書、裁定書、調停書及び仲裁判断書を提出した場合には、海事法院は、中国民訴法 268 条及び 269 条に定める手続きに従って審査を行う（海訴解釈 88 条）。

### (2) 権利確認訴訟

① **権利確認訴訟の提起** 債権者が判決書、裁定書、調停書、仲裁判断書又は債権公証文書以外の証拠を提出する場合には、債権届出手続をした後 7 日以内に、債権届出を受理した海事法院に対して権利確認訴訟を提起しなければならない（海訴法 116 条 1 項、海訴法解釈 90 条）。当事者間で仲裁合意のある場合には、遅滞なく仲裁を申し立てなければならない（海訴法 116 条 1 項）。権利確認訴訟は一審かつ終審となるので、海事法院による判決又は裁定は法的な効力を有し、当事者は上訴することができない（海訴法 116 条 2 項）。

<sup>33</sup> 中国は、1976 年海事債権条約に加盟していないので、中国において責任制限手続きが開始しても、わが国においてその効果が認められることはないものと考えられる（船主責任制限 96 条）。

<sup>34</sup> ここで、債権届出の期間満了日は、海事法院が海事賠償責任制限基金の設立請求を受理した旨の公告につき、その最終回の公表の翌日より起算して第 60 日目となる（責任制限規定 6 条）。

債権者が債権届出を行う前に、債権届出を受理する海事法院以外の海事法院にすでに訴訟を提起していた場合には、事件を受理した海事法院は、当該事件を、債権届出を受理する海事法院に移送し、審理を委ねなければならない（海訴解釈 89 条）。

② **権利確認訴訟の適用除外** 債権者が債権届出を行う前に、債権届出を受理する海事法院以外の海事法院にすでに訴訟を提起し、かつ、すでに二審裁判が進行している場合には、事件を受理した海事法院は、当該事件を債権届出を受理する海事法院に移送しなくてもよい（海訴法解釈 89 条）。すなわち、この場合には、権利確認訴訟手続を適用する余地がない。

債権者が権利確認の訴訟を提起した場合に、海商法 209 条に基づいて、責任を負う者が賠償責任を制限する権利を有していないと債権者が主張するときは、書面をもってこれを申し立てなければならない。この場合、事件の審理には権利確認訴訟の手続きは適用されず、当事者は、海事法院の判決又は裁定について法律に従って上訴することができる。また、複数の債権者が、責任を負う者が賠償責任を制限する権利を有していないと主張する場合には、海事法院は関連事件を併合して審理することができる（責任制限規定 10 条）。

なお、債権者が権利確認の訴訟を提起した後に衝突船舶の過失割合の判定が必要となるときは、事件の審理には権利確認訴訟手続は適用されず、当事者は、海事法院の判決又は裁定に対して上訴することができる。

### ③ 基金設立手続が完了する前に提起されている権利確認訴訟

債権者は、債権の届出をした後 7 日以内に債権届出を受理した海事法院に権利確認訴訟を提起しなければならないが、この際に、同一の海事法院による基金設立の承認手続が完了していない可能性が十分ある。その場合、債権者が基金設立申立てを受理した海事法院に対して債権届出を行い、権利確認訴訟を提起した後、基金設立申立人が基金設立の申立てを取下げた場合には、海事法院が権利確認訴訟をどのように扱うべきかについては、明確な規定が設けられていない。この点、上海海事法院が受理した「集発」号による基金設立事件<sup>35</sup>では、二審法院が基金設立を承認したのに、申立人自らが基金の設立を断念して、基金設立の申立てを取下げた。そのため、債権者により既に提起されていた債権届出及び権利確認訴訟が 50 件以上も取下げられて、大きな訴訟負担となった。こうした問題を解決するため、責任制限規定 7 条は、債権者が債権の届出をした後、海事賠償責任制限基金が法律に従って設立されなかった場合には、海事法院は、債権届出手続きの終了を裁定しなければならない。この場合、債権者が納付した手数料は、海事賠償責任制限基金の設立を請求した者がこれを負担すると規定している。当該規定により上記問題は一定程度解決されたが、訴訟負担が生じるリスクについてはなお解決されていない。

### (3) 債権者会議

海事法院は、審理により債権の存否等を確認した後、債権者に対して債権者会議通知書を発送して債権者会議を招集し、開催しなければならない（海訴法 117 条）。債権者会議は、海事賠償責任制限基金の分配案を協議し、弁済受領の合意を行うことができる。当該弁済受領の合

<sup>35</sup> (2004) 沪海法限字第 1 号。

意は、海事法院の認可裁定を得て、法的な効力を有する。一方、債権者会議の協議が不調である場合には、海事法院が、海商法その他関連する法律に規定する弁済順位により、海事賠償責任制限基金の分配案を裁定する（海訴法 118 条）。実務では、権利確認訴訟により債権の存否及び金額が確認されることから、速やかに法律に従って基金を分配すべきであって、債権者会議の開催には意味がなく、また基金の分配の遅延につながるものと批判されている。

#### (4) 基金の分配

海事賠償責任制限基金及びその利息は、一括して分配しなければならない。債務を完済した後の残金は海事賠償責任制限基金を設立した者に返却しなければならない（海訴法 119 条）。

#### 第四 おわりに

中国は、実体的規定については、1976 年海事債権と同趣旨の規律を設けているが、手続的規定については、そもそも条約では規律されておらず、債権届出や確認訴訟などわが国とは異なる制度を有している。そこで、海事賠償責任制限制度について紹介することは、実務的観点から有意義であると考え概要をまとめることにした。本稿が中国海法実務の理解の一助となれば幸いである。

