

## 外航船への P&I 保険加入の強制化について

(2005年3月1日より施行予定)

### 要旨

来年の3月1日より、わが国では、総トン数100トン以上の、国際航海に従事する日本籍船と日本の港に入港する外国籍船に対して、P&I 保険の加入が義務付けられることになりました。

これにより、

- ・P&I 保険に加入していない外航船は入港が禁止されることとなります。
- ・船内に P&I 保険加入の証明書を備えること及び入港時に地方運輸局などへ事前通報することが義務付けられることとなります。

これは外航船に関する新たな法規制ですので、関係者の方々は早めに準備をされることをお勧めします。

(注) ここでいう「外航船」には、国際航海に従事する内航船も含まれます。

### 1. 経緯

これまで、わが国で座礁した船舶について、船主が、P&I 保険に加入していない等の事情により、被害者に対して賠償をしなかったり、また船骸の撤去を行わずに放置している事例が多くありました。ちなみに、昨年(2003年)7月現在で、わが国の海岸で座礁して、放置された船舶は10隻にのぼっていますが、いずれも P&I 保険に未加入でした。

このため、県などの地方公共団体が、自ら撤去費用を負担して撤去せざるを得なかったケースがありました。このような状況の下で、県の中には、自ら条例を定めて、安全性や事故発生時の損害賠償能力に問題のある船舶の入港に制限を加えるものが出てきました(茨城、島根、新潟等)。

政府は、これらの動きに対応して、今般、法制化を行い、国として、外航船に P&I 保険の付保を強制化することとしました。

### 2. 油濁損害賠償保障法の改正

(1) これまでは、油濁損害賠償保障法によって、2000トン超の黒油(原油、重油、潤滑油その他の蒸発しにくい油)を、ばら積みで運搬するタンカーについてのみ、船主が、油濁賠償をカバーする P&I 保険に加入して、船主と保険者との間で油濁保障契約が締結されていることを証明する証明書を国に発行してもらい、これを船舶内に備え置くことになっていました。

(2) この法律を本年4月に改正して、上記黒油以外の外航船に P&I 保険の付保を強制化することとしたものです。なお、海外では、アメリカ、カナダ、オーストラリアなどが、類似した制度を既に導入しています。

### 3. 同法の改正点

#### (1) P&I 保険加入の義務付け

##### [対象船舶]

総トン数（国際総トン数）100 トン以上の船舶で、以下のものが対象となります（既に保険義務付けを実施済みの油タンカーは除く）。

- ◇日本籍船：国際航海に従事する船舶  
（内航船が国外へ航路外航行する場合も含まれます）
- ◇外国籍船：日本の港に入港する船舶

##### [保険の内容]

①保険の対象となる損害：以下のいずれもてん補するもの

- ◇燃料油による油濁損害
- ◇船体の撤去に関わる費用

②最低保険限度額：以下を合計した金額以上

- ◇人損を含む場合の船主責任制限額（燃料油による油濁損害関係）
- ◇物損のみの場合の船主責任制限額（船体の撤去に関わる費用関係）

（注）船主責任制限額は「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」によります（船主責任制限額は来年秋に引き上げる方向で検討されています）。

#### (2) 証明書などの備え置き

対象船舶が、わが国の港に入港する場合、国土交通大臣が交付する保障契約証明書を船内に備え置くことが必要となります。この申請手続きは12月1日から開始の予定です。

ただし、一定の保険会社（①日本船主責任相互保険組合、漁船保険組合、保険業法上の事業免許を持つ損害保険会社、②外国の保険業者等の政令で定められたもの）の保険の場合、保険契約を証する書面（保険証券、Certificate of Entry 等）の写を備え置くことで足りります。

（注）上記②の外国の保険業者には、国際グループ・P&I クラブに加盟する P&I 保険者（弊社の提携する Standard Club を含む）も含まれる予定です（11 月中に公示される予定）。このため、『TS21』加入船舶については、弊社及び同クラブの発行する Certificate of Entry を船内に備え置くことで、法的な義務を充足します。

#### (3) 入港通報の義務付け

対象船舶と油タンカー（2千トンを超えるばら積み油を積む場合に限る）が、わが国に入港する際は、その港を管轄する地方運輸局等に、保険の付保の有無などについて、あらかじめ通報することが必要となります。

