

内航船 P&I 保険 ガイドブック



JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保険組合

「ジャパン P&I クラブ」とは

船主がつくった、船主のための組合

「ジャパン P&I クラブ」（正式名称：日本船主責任相互保険組合）は
船主相互保険組合法（1950 年施行）によって
船主のみなさま自らで立ち上げた
日本国内唯一の「P&I 保険」専門の相互保険組合です。

「P&I 保険」専門ならではの事故対応

1950 年の設立以来、堅実な運営でこれまで長きにわたり
多くの内航船主のみなさまに「P&I 保険」を提供してきました。
これまでに蓄積された豊富な経験と事故処理対応力を活かして
常に「P&I 保険」業界をリードしています。

安定した財務力

「ジャパン P&I クラブ」の信用力を示す指標の一つである
リザーブ金額（準備金等）は十分な金額を保持しています。

万一、みなさまが大きな事故にあわれた時には
「ジャパン P&I クラブ」の信用力と充実した財務力によって
しっかり対応します。

「P&I 保険」とは

船舶の運航に不可欠

船舶の運航に伴って生じる船主の法律上、
契約上の責任を対象とする「賠償責任保険」です。
例えば、船舶の運航中に港湾・漁業施設などの船舶以外の財物に与えた
損害および費用をてん補します。

非営利での運営

船舶の運航に欠かせない P&I 保険は、非営利で運営される組合が
船主の相互扶助のために提供するのが一般的です。

契約・加入の手続きについて

契約手続きの流れ

1

船舶の種類・総トン数・建造年、事故履歴などとともに、保険金額（お支払限度額）、てん補範囲（お支払する事故の種類）をお申し出ください。

2

ご要望の契約条件にしたがって、保険料をお見積りします。保険料は **1** の情報、契約条件によって異なります。※詳細についてはご照会ください。

3

「保険契約申込書」に必要事項をご記入のうえ、ご提出ください。

4

保険期間開始前までに保険料をお支払いください。ご契約内容に従って「保険契約承諾証」を発行します。

組合加入の手続き

船舶をご契約いただくためには、まず組合員として加入いただく必要があります。加入の際には出資金をお預かりし、脱退された場合には、組合員通常総会を経て、これをお返しします。

保険期間

原則として、毎年、**2月20日21時から翌年の2月20日21時までの1年間**です。

条約証明書

以下に該当する船舶は、船舶油濁等損害賠償保障法に基づき、国土交通省が交付する保障契約証明書（複数に該当する場合は、そのすべて）を船内に備え置くことが必要です。

CLC条約（1992年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約）

2,000 トンを超えるばら積みの原油等を輸送するタンカー

⇒ 油による汚染損害についての民事責任に関する保険その他の金銭上の保証の証明書

バンカー条約（2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約）

国際総トン数 1,000 トンを超える船舶

⇒ 燃料油による汚染損害についての民事責任に関する保険その他の金銭上の保証の証明書

ナイロビ条約（2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約）

国際総トン数 300 トン以上の船舶

⇒ 難破物の除去についての責任に関する保険その他の金銭上の保証の証明書

上記保障契約証明書につきまして、組合員のみなさまに代わり交付申請を承っておりますので、保険契約の申し込みと合わせてお申し付けください。

保険金のお支払について

保険金をお支払できる場合

船員がケガ、死亡、または病気をしたとき（保険契約規程 第 19 条）

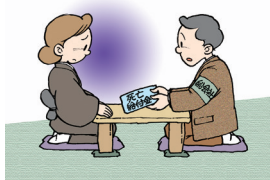
1. 死傷病等に関する責任及び費用

ご注意

船員のケガ、病気などに関して、労働協約などによって負担された補償金は「甲契約」または「丙契約」をお申込みされている場合のみ支払われます。ただし、民法上の不法行為に基づく損害賠償責任を負った場合には、「甲」／「乙」／「丙」のいずれの契約条件であっても、その賠償金をお支払いします。
※詳しくは、別冊「船員労働災害補償（甲契約）のご案内」をご覧ください。

2. 失業手当
3. 所持品の損害補償金
4. 代人派遣費用
5. 離路費用
6. 送還費用
7. 船員の不帰船に伴う費用

死亡（注）



所持品損害



行方不明船員の搜索



遺骸引き渡し費用



（注）死亡・後遺障害等に関する労働協約上の責任に関しては、「乙」契約ではお支払できません。

船員以外の人ケガ、死亡をしたとき（同 21 条）

港湾作業員のケガ・死亡



衝突相手船の船員のケガ・死亡



港湾施設などに損傷を与えたとき (同 24 条)

岸壁・クレーン損傷



ローディングアーム損傷



橋脚損傷



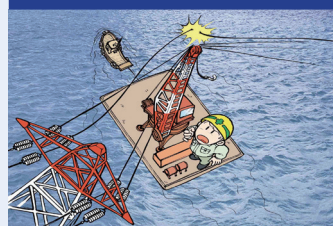
航路ブイ損傷



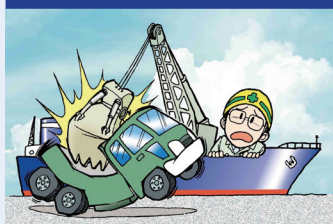
海中ケーブル損傷



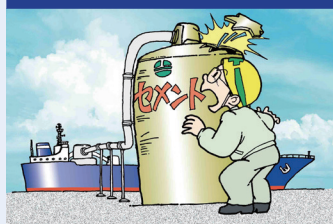
空中ケーブル損傷



バケットによるダンプカー損傷



セメントサイロ損傷



サンドレッドによる車損傷



ペイントスプレーによる車損傷



航波による他船損傷



進路妨害による他船の損害

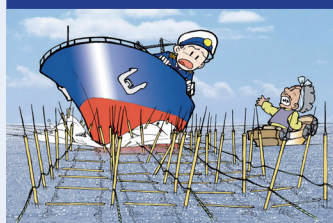


漁業施設などに損傷を与えたとき (同 24 条)

定置網損傷



のり網・カキ筏損傷



流し網損傷



はまぐり・あわび・あさり圧死



船曳網損傷



養殖施設損傷



本船が座礁・沈没し全損となって、船骸を撤去したとき (同 24 条)



燃料油、積荷である油などを海上に流出させたとき (同 25 条)



運送中の積荷に損傷を与えたとき (同 29 条)

積荷損傷のてん補には、**別途の契約**が必要ですのでご連絡ください。

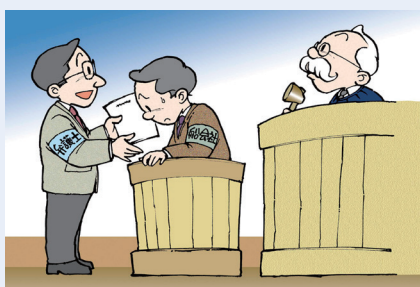
※詳しくは、別冊「内航船 P&I 保険 カーゴインデムニティ」をご覧ください。

海洋汚染によって過怠金を支払ったとき (同 31 条)



お支払する条件として、
**予め過怠金発生に対する
適切な対策**を行っていた
だくことが必要です。

損害を軽減するために弁護士費用、サーベイ費用などを負担したとき (同 32 条)



必要に応じ、
**専門のサーベイヤーや
弁護士を手配**しますので、
ご相談ください。

保険金をお支払できない場合

一般除外規定（同 35 条）、特別除外規定（同 36 条）

- ・ 船主の故意・重大な過失によるもの
- ・ 戦争危険、だ捕によるもの
- ・ 放射能汚染によるもの
- ・ 不法貿易によるもの
- ・ 加入船舶自体の損害・修繕費、救助費
- ・ 運賃・用船料の損失
- ・ 他の保険で支払われるもの（重複保険）

お支払する金額について

免 責 金 額

お支払いする事故の種類別に 1 事故あたりの自己負担金額を予め設定し、その金額を超えるものを保険金としてお支払いします。

責 任 限 度 額

船主の賠償責任を制限する法律（「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」や「船舶油濁損害賠償保障法」）によって制限される場合は、その限度額、もしくは、保険金額の低い方を限度としてお支払いします。

事故が起きた際は…

ジャパン P&I クラブへ、すぐにご連絡を！

- 事故発生の日時、場所
- 事故の種類、概要、原因、損害状況、現場の気象・海象
- 積荷の種類、数量、損傷の状況
- 発航港、仕向港
- 本船でとられている対応の詳細
- 他船と衝突したときは、相手船の明細（船名、船種、船主、航路、保険会社）

特に、衝突・沈没・座礁・海上油濁などの大きな事故では、

できるだけ正確な情報をご連絡いただくことで、迅速に適切な対応をすることができ、損害の軽減につながります。

必要に応じて、専門のサーベイヤーや弁護士を手配しますので、事故の際は当組合（裏表紙に記載の連絡先）までご相談ください。

現 認 書

漁業施設などを損傷した場合に、相手方から下記のサンプルのような現認書の提出を求められることがあります。
現認書の目的は、**あくまでも事実や損傷の状況を双方で確認すること**です。

従いまして、

「当社で全責任をもって、損害の賠償をいたします。」などの責任関係を認める文章を入れることは避けてください。

このような文章の挿入を求められたときは、必ず当組合にご相談ください。
必要に応じ専門の調査員による事情聴取や調査を行い、弁護士を起用して対応することもあります。

(作成例)

現 認 書

(岸壁などの管理者名を記入) 殿

令和5年2月20日11時45分ごろ、東京湾A号公共岸壁に接岸すべく作業中、本船船体と岸壁に設置されていた防舷材が接触し、防舷材2基が破損いたしました。

以上の事実がありましたこと相違ありません。

令和5年2月20日

東京都港区赤坂2-23-1

ピーアイ海運株式会社所属

ピーアイ丸船長 日本 太郎 印

海難報告書

船員法（船員法第 19 条、船員法施行規則第 14 条）で地方運輸局への提出が義務付けられている海難報告書を作成の際には、**その写しを当組合にご提出ください。**

令和 5 年 2 月 28 日
関東運輸局長殿

(件名) **岸壁損傷 報告書**

船長 日本 太郎 ㊞

(作成例)

船 名	船 質	船 舶 番 号	船 籍 港	総トン数	船行区域又は従業 制限及び従業区域	主機の種類、個数及び 出 力
丸 ピーアイ	船 鋼	第××××××号	東京港	499 トン	沿海区域	735.0 キロワット
船舶所有者	住 所	東京都港区赤坂 2-23-1				
	氏名又は名称	ピーアイ海運株式会社				
船 長	住 所	東京都港区赤坂 2-23-1			海 技 種 類	四級海技士（航海）
	氏 名	日本 太郎			免 状 番 号	第××××××××××××号
機 関 長	住 所				海 技 種 類	
	氏 名				免 状 番 号	第 号
発 航 港 及 び 到 着 港		発航港 神戸			到達港 東京	
事実発生の年月日時及び場所		令和 5 年 2 月 20 日 11 時 45 分頃 東京港 A 号公共岸壁				

事 実 の て ん 末

本船は神戸港にて鋼材約 950 トンを積載し令和 5 年 2 月 19 日 10 時 30 分ごろ喫水船首 2.6 m、船尾 4.6 m にて東京港向け出港いたしました。

東京港 A 号公共岸壁接岸作業中に強い南東風および北潮流に圧流され、同月 20 日 11 時 45 分ごろ本船左舷船首部が同岸壁に強く接触いたしました。

この接触の結果、同岸壁に設置されていた防舷材 2 基に損傷を与えました。なおこの事故による乗組員の死傷および積荷の損傷はありませんでした。接岸後直ちに本船船体、各区画、船倉の目視検査およびタンクの測深を行い異常は認められませんでした。水線下部の船体、舵、プロペラ等に不測の損傷があるやも知れません。

上記の事実があったことをご報告いたします。

記 載 心 得

1 (件名) には、「衝突」、「火災」、「遭難船舶救助」、「船員死亡」等報告する事実の件名を記載すること。

2 主機に関する欄及び機関長に関する欄は、報告すべき事項が機関に関するものでないときは、記載することを要しない。

3 事実のてん末は、なるべく詳細に記載すること。

4 航行中他の船舶の遭難を知ったこと（無線電信によって知ったときを除く。）の報告の場合には、遭難船舶の救助におもむくことができなかった理由をも記載すること。

5 船舶の海難に関する報告の場合には、旅客船、貨物船、油送船、漁船等の船舶の用途（漁船にあっては、従事する漁業の種類を含む。）を備考として事実の末尾に記載すること。

6 船員法施行規則第 14 条ただし書きの規定により航海日誌を提示しないときは、提示できない理由を備考として事実の末尾に記載すること。

7 報告書が二葉以上にわたるときは、各葉にわたって契印をすること。

東京本部

〒107-0052 東京都港区赤坂2丁目23番1号 アークヒルズフロントタワー 15階

	Tel	Fax	E-mail
契約部 内航チーム	(03)6687-0507	(03)6871-0052	naiko-keiyaku@piclub.or.jp
損害調査第1部 第1チーム	—	—	g1claims@piclub.or.jp

神戸支部

〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通5番地 商船三井ビル6階

	Tel	Fax	E-mail
	(078)321-6886	(078)332-6519	kobe@piclub.or.jp

福岡支部

〒812-0011 福岡県福岡市博多区博多駅前1丁目14番16号 博多駅前センタービル3階

	Tel	Fax	E-mail
	(092)260-8945	(092)482-2500	fukuoka@piclub.or.jp

今治支部

〒794-0024 愛媛県今治市共栄町2丁目2番地1 しまなみビルディング4階

	Tel	Fax	E-mail
	(0898)33-1117	(0898)33-1251	imabari@piclub.or.jp

コーポレートサイト

www.piclub.or.jp

