

内航船 P&I 保険 ガイドブック

「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。

ジャパン P&I とは

国内唯一「P&I 保険」専門の相互保険組合

「ジャパン P&I」（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。

「信頼される組合」、「健全な組合」、「競争力ある組合」

1950 年の設立以来、堅実な運営で 65 年以上も変わることなく、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。

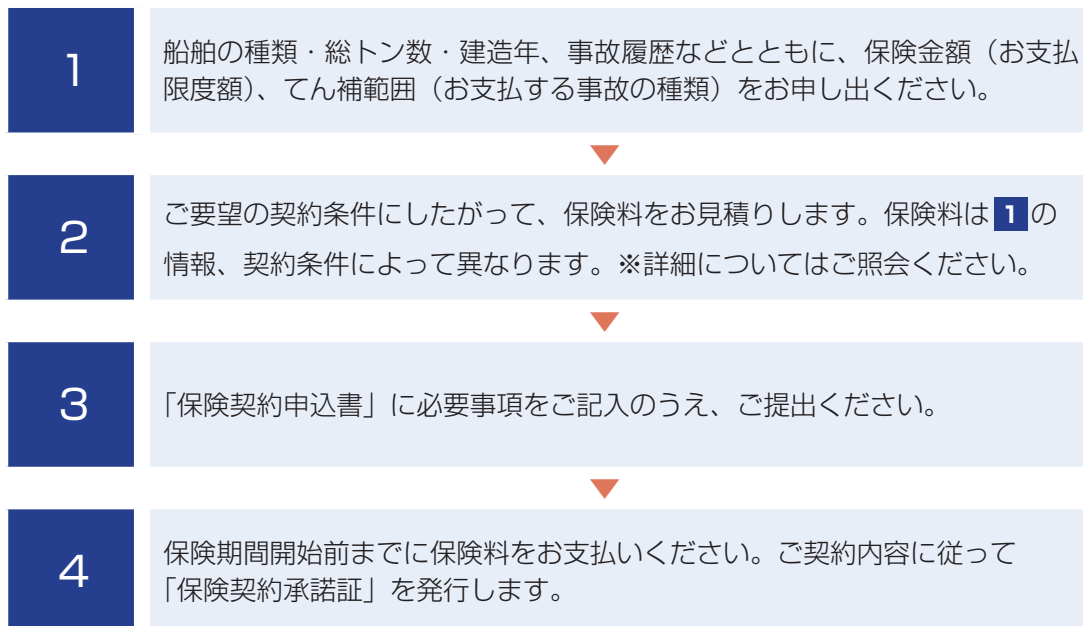
安心の財務力

2016 年 3 月時点、リザーブ（準備金等）は約 211 億円となりました。この金額は「ジャパン P&I」の信用力を示す指標の一つで、十分な財務力を確保しています。

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」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。

契約・加入の手続きについて

契約手続きの流れ



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。

CLC 証書

船舶油濁損害賠償保障法の適用を受けるタンカー（貨物として 2,000 トンを超えるばら積みの油の運送に従事するもの）は、同法で定める国土交通省発行の保障契約証明書（いわゆる CLC 証書）の発給を受け、本船上に常備しておく必要があります。

ジャパン P&I では船主のみなさまに代わり、この CLC 証書の申請・取得業務を行いますので、保険契約の申し込みと合わせてお申し付けください。

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（保険契約規定 第 19 条）

1. 死傷病等に関する責任、および、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. 船員の不帰船に関する費用

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。

船員以外の方がケガ、死亡をしたとき（同 21 条）

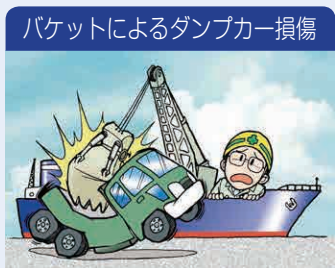
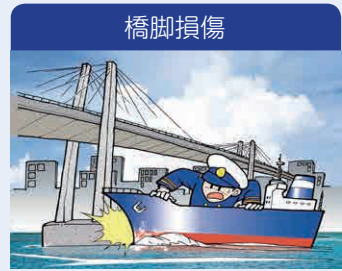
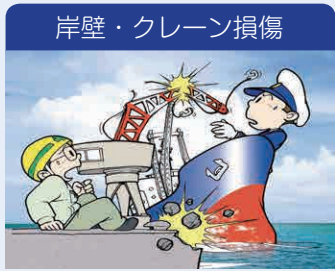
港湾作業員のケガ・死亡



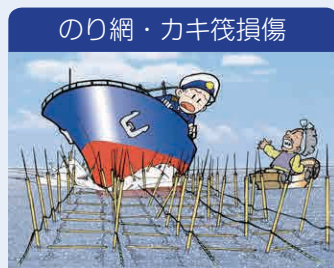
衝突相手船の船員のケガ・死亡



港湾施設などに損傷を与えたとき (同 24 条)



漁業施設などに損傷を与えたとき (同 24 条)



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「内航カーゴインデムニティについてのおはなし」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
おくことが必要です。

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 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

平成 28 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。

平成 28 年 2 月 20 日

東京都中央区日本橋人形町 2-15-14

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。**

平成 28 年 2 月 28 日 関東運輸局長殿							(作成例)	
			(件名) 岸壁損傷 報告書		船長 日本 太郎 ㊞			
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	東京都中央区日本橋人形町 2-15-14						
	氏名又は名称	ピーアイ海運株式会社						
船長	住所	東京都中央区日本橋人形町 2-15-14		海技免状	種類	四級海技士（航海）		
	氏名	日本 太郎			番号	第××××××××××××号		
機関長	住所			海技免状	種類			
	氏名				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		平成 28 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 トンを積載し平成 28 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

- (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。
- 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。
- 事実のてん末は、なるべく詳細に記載すること。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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

〒 103-0013 東京都中央区日本橋人形町 2 丁目 15 番 14 号

	Tel	Fax	E-mail
契約部 内航グループ	(03)3662-7212	(03)3662-7400	naiko-keiyaku@piclub.or.jp
損害調査部	(03)3662-7221	(03)3662-7400	naiko@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(代)	(078)332-6519	kobe@piclub.or.jp

福岡支部

〒 812-0027 福岡県福岡市博多区下川端町 1 番 1 号 (明治通りビジネスセンター 6 階)

	Tel	Fax	E-mail
	(092)272-1215(代)	(092)281-3317	fukuoka@piclub.or.jp

今治支部

〒 794-0028 愛媛県今治市北宝来町 2 丁目 2 番地 1

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

ホームページ

<https://www.piclub.or.jp>