



P&I 特別回報

第 14-018 号
2015 年 1 月 23 日

日本船主責任相互保険組合

組 合 員 各 位

保険契約規定改定、並びに特別条項改廃のご案内

2014 年 12 月 3 日付特別回報第 14 - 013 号「第 587 回理事会結果のご報告」にて概要をお知らせ致しましたとおり、保険契約規定の一部を改定し、2015 年 2 月 20 日（2015 保険年度）より実施することと致しましたので、改めてご案内申し上げます。また、特別条項の改廃につきましても併せてご案内申し上げます。改定文言の詳細につきましては、添付の新旧対照表をご参照下さい。

記

1. 保険契約規定の一部改定

第 6 条（保険料）第 1 項第 3 号変更

第 19 条（船員に関する責任及び費用）第 3 項変更

第 20 条（船客に関する責任及び費用）第 3 項変更

第 25 条（汚濁に関する責任及び費用）第 2 項変更

オーバースピルクレーム及びオーバースピル保険料に関する補則 第 1 条変更

保険契約規定中で使用される「プール協定」の表現を「国際 P&I グループのプール協定」に統一するため、一部変更致しました（実質的な内容変更を伴うものではありません）。

第 35 条（一般除外規定）第 1 項第 6 号改定

てん補対象外となるリスク（加入船舶又は組合員による救助作業には船骸撤去作業が含まれること）の明確化を目的として、国際 P&I グループのプール協定の文言に合わせて、一部変更致しました。

第 35 条（一般除外規定）第 2 項第 5 号及び第 6 号新設

「2002 年アテネ条約」及び「ナイロビ国際条約（船骸撤去条約）」に従い、当組合がブルーカードを発行できるようにするため、条項を新設致しました。

2. 特別条項の改廃

保険料特別条項

本特別条項は、実務上必要ないと判断されるため廃止致しました。

米国航海申告条項

本特別条項は、2014 保険年度よりタンカーの米国航海割増保険料を徴収しないことが決定されたため廃止致しました。

油濁責任特別条項

船客及び船員責任特別条項

当該特別条項に定められたてん補限度額が国際 P&I グループのプール協定に従ったものであることを明確にするため、一部文言を変更致しました。

押航特別条項（変更後：内航押航特別条項）

ハーバータグ特別条項（変更後：内航ハーバータグ特別条項）

当該特別条項は、内航船保険契約に適用が限定されることを明確にするため、特別条項名を含めて一部文言を変更致しました。

なお、2015 保険年度の保険契約規定の冊子は、本年 2 月上旬に組合員各位にお届けする予定としています。

以上

保険契約規定新旧対照表

(変更された条文のみ記載)

現行 (旧)	改定 (新)
<p>第6条 (保険料)</p> <p>1 組合員は、保険金額の定めのない保険契約については、次に掲げる保険料を次条の規定に従い支払うものとする。</p> <p>(1) 前払保険料</p> <p>組合が保険契約の締結時において、別に定める保険料算出基準に基づき保険料率を決定し、この保険料率に加入船舶の屯数を乗じた金額を前払保険料とする。翌保険年度以降の個々の加入船舶に適用される前払保険料は、全加入船舶に適用される前保険年度の保険料率の変更割合及び加入船舶の保険成績等に基づき決定される。</p> <p>(2) 追加保険料</p> <p>イ 各保険年度の中途又は終了後（第9条（保険年度の保険料の確定）第1項に規定する保険年度の保険料確定後を除く。）、当該保険年度の保険成績等を考慮のうえ、当該保険年度の前払保険料に追加して徴収する保険料を追加保険料といい、当該保険年度の全加入船舶（第4号の規定により免除された場合を除く。）に対して適用される。</p> <p>ロ 追加保険料は、当該保険年度の前払保険料に一定の割合を乗じて決定される。</p> <p>(3) オーバースピル保険料</p> <p>イ 定款第43条（グループ協定及びプール協定）に規定するプール協定に基づく再保険金額を超える損害賠償金及び費用（以下「オーバースピルクレーム」という。）が発生し、組合にその超過額部分につき加入船舶の屯数に基づく分担金が生じる場合に、その支払いに充当するため、前号の追加保険料とは別に追加して、当該保険年度の中途又は終了後（第9条第2項に規定する保険年度の保険料確定後を除く。）に徴収する保険料をオーバースピル保険料という。</p> <p>ロ オーバースピルクレーム1件につき組合員が負担するオーバースピル保険料は、組合員各々の加入船舶の屯数に基づき算出されるが、1976年の海事債権についての責任の制限に関する国際条約に基づく死亡又は身体の傷害以外に関する債権に対する船舶所有者の責任制限額の2.5%相当額を限度とする。</p> <p>ハ オーバースピル保険料は、その事故が発生した保険年度の全加入船舶の組合員に対して適用される。ただし、第9</p>	<p>第6条 (保険料)</p> <p>1 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) オーバースピル保険料</p> <p>イ 定款第43条（グループ協定及びプール協定）に規定する<u>国際P&Iグループのプール協定</u>に基づく再保険金額を超える損害賠償金及び費用（以下「オーバースピルクレーム」という。）が発生し、組合にその超過額部分につき加入船舶の屯数に基づく分担金が生じる場合に、その支払いに充当するため、前号の追加保険料とは別に追加して、当該保険年度の中途又は終了後（第9条第2項に規定する保険年度の保険料確定後を除く。）に徴収する保険料をオーバースピル保険料という。</p> <p>ロ オーバースピルクレーム1件につき組合員が負担するオーバースピル保険料は、組合員各々の加入船舶の屯数に基づき算出されるが、1976年の海事債権についての責任の制限に関する国際条約に基づく死亡又は身体の傷害以外に関する債権に対する船舶所有者の責任制限額の2.5%相当額を限度とする。</p> <p>ハ オーバースピル保険料は、その事故が発生した保険年度の全加入船舶の組合員に対して適用される。ただし、第9</p>

<p>条第2項に基づき保険料が確定している保険年度にオーバースピルクレームが発生したことを組合が知った場合には、その時点で、当該確定保険年度以降の保険年度のうちオーバースピル保険料につき確定していない最も古い保険年度に加入船舶を有していた組合員に対して、組合は、オーバースピル保険料の支払いを請求することができる。</p> <p>ニ オーバースピル保険料の取扱いに関する詳細は、本規定の補則に定める。</p> <p>(4) 精算保険料</p> <p>イ 加入船舶の保険契約が解約、解除又はその他の理由により終了した場合には、当該船舶に対するそれ以後の追加保険料の支払いを免除するために徴収する保険料を精算保険料という。</p> <p>ロ 精算保険料は、組合が当該保険契約が終了した保険年度に徴収することを予定している追加保険料に基づき決定される。</p> <p>ハ 組合は、組合が適当と認める方法によって精算保険料の支払いの保証を確保できたときは、その徴収を猶予することができる。</p> <p>2 組合は、保険金額の定めのない保険契約について、保険年度の終了後、当該保険年度の保険成績等を考慮のうえ、既に徴収している前払保険料の一部を返戻することができる。</p> <p>3 組合員は、保険金額の定めのある保険契約については、組合が別に定める保険料算出基準及び前保険年度の定額保険料（保険金額の定めのある保険契約に対する保険料を「定額保険料」という。以下同じ。）に対する変更割合等に基づき決定した個々の加入船舶に適用する当該保険年度の定額保険料を次条の規定に従い支払うものとする。</p>	<p>条第2項に基づき保険料が確定している保険年度にオーバースピルクレームが発生したことを組合が知った場合には、その時点で、当該確定保険年度以降の保険年度のうちオーバースピル保険料につき確定していない最も古い保険年度に加入船舶を有していた組合員に対して、組合は、オーバースピル保険料の支払いを請求することができる。</p> <p>ニ オーバースピル保険料の取扱いに関する詳細は、本規定の補則に定める。</p> <p>(4) 変更なし</p> <p>2 変更なし</p> <p>3 変更なし</p>
<p>第19条（船員に関する責任及び費用）</p> <p>1 組合は、加入船舶の船員（加入船舶の定員として就業規則又は雇用契約等により雇用される者及び組合が船員と認めた定員外の者。以下同じ。）に関し、組合員が負う次の各号に掲げる責任及び費用をてん補する。</p> <p>(1)（死傷等に関する責任及び費用）</p> <p>船員の死亡、行方不明及び傷病（以下「死傷等」という。）に関する次に掲げる責任及び費用。</p> <p>イ 船員の人命救助費及び遺骸搜索費。 ただし、船舶保険、荷主又はその他の者から回収できないものに限る。</p> <p>ロ 船員の死傷等に関し法令又はあらかじめ組合の承認を得た労働協約、就業規則若しくは雇用契約等（以下「契約</p>	<p>第19条（船員に関する責任及び費用）</p> <p>1 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p>

<p>等」という。)により負担した責任</p> <p>ハ 船員の遺骸、遺骨又は遺品を遺族に引き渡すために要した費用</p> <p>ニ 船員が職務上の事由により死亡し、社葬等葬儀を行うために要した費用</p> <p>(2) (失業手当)</p> <p>加入船舶が海難により、全損となるか又は全く運航に堪えなくなったため、組合員が法令又は契約等により失業中の船員に支払った賃金又は手当</p> <p>(3) (所持品の損害補償金)</p> <p>加入船舶の海難により船員の所持品に損害を生じ、法令又は契約等に基づき支払われた所持品喪失手当若しくは補償金で組合が認めた額</p> <p>(4) (代人派遣費用)</p> <p>船員が死傷等又はその他の事由で組合の認めるものにより乗船できなくなったために要した代人の派遣費用</p> <p>(5) (離路費用)</p> <p>船員の死傷等、船員のストライキ又はその他の事由で組合の認めるものにより、その船員を上陸させ又はその代人を乗り組ませる必要を生じたため、加入船舶が離路することにより生じた余分の燃料費、保険料、船員の賃金、消耗品費、食料費及び港費</p> <p>(6) (送還費用)</p> <p>船員を送還するために要した費用で次に掲げるもの</p> <p>イ 船員が傷病、加入船舶の海難又はその他の事由で組合の認めるものにより乗船できなくなった場合に生じたもの</p> <p>ロ 2006年の海事労働条約又はこれに基づく締約国における国内法令の下で負担すべきもの</p> <p>(ただし、別に組合が通知する組合保有額の金額を限度とする)。なお、保険契約規定第8条第2項第3号及び同第11条の規定に関わらず、組合はその裁量により、組合員へ保険契約の解約又は解除を通知した後、3か月が経過するまでの間(ただし、保険期間を超えないものとする。)、本号ロに基づくてん補に係る保険契約の規定のみ有効に存続させ、本号ロに規定する費用をてん補することができる。ただし、次に掲げる場合を除く。</p> <p>(a)第11条第1項第1号により保険契約が解約された場合</p> <p>(b)第11条第3項第3号により保険契約が解約された場合</p> <p>(7) (船員の不帰船に伴う費用)</p> <p>船員の脱船、ストライキ又はその他の事</p>	<p>(2) 変更なし</p> <p>(3) 変更なし</p> <p>(4) 変更なし</p> <p>(5) 変更なし</p> <p>(6) 変更なし</p> <p>(7) 変更なし</p>
---	---

<p>由で組合の認めるものにより、当該船員が加入船舶に乗船せず陸上に留まった場合、その船員に関し生じた費用のうち、組合員が法令に基づき負担した費用で、その船員より回収できない部分</p> <p>2 組合は、前項の定めにかかわらず、次に掲げる責任及び費用をてん補しない。</p> <p>(1) 法令により船員が死亡、傷害及び疾病に関する費用を担保する保険への加入を義務づけられている場合、当該保険の付保の有無にかかわらず、その保険給付の対象となる部分</p> <p>(2) 組合の事前の承認のない契約等により加重された責任及び費用</p> <p>(3) 次に掲げる事由により生じたもの</p> <p>イ 契約等の規定又は当事者の合意による船員の乗船期間の終了</p> <p>ロ 組合員による契約等の違反</p> <p>ハ 加入船舶の売却その他組合員の都合ただし、前項第6号ロに規定する送還費用については、本条第4項に基づき組合員を代理して船員又はその被扶養者に対して支払うことができるものとする。</p> <p>3 船客と船員との複合損害に関してん補される金額の総額は、保険契約承諾証に記載された保険金額又は別途船客と船員との複合損害につきプール協定による制限金額の定めがある場合はその金額のいずれか低い額を限度とする。</p> <p>4 組合員が、以下に掲げる責任及び費用に関する損害賠償金、補償金又は費用（以下「賠償金等」という）に関し、法律上の支払義務を履行しない場合、組合は、組合員を代理して、当該船員又はその被扶養者に対し、次の各号の条件に従って賠償金等を直接支払うことができる。</p> <p>イ 本条第1項第1号</p> <p>ロ 本条第1項第6号ロ</p> <p>(1) 当該船員又はその被扶養者が、他の第三者に対する請求可能な権利を有さず、本項の補償なくしては他に賠償金等を確保する方途がない場合に限る。</p> <p>(2) 本項第3号の規定を条件として、組合が支払う金額は、如何なる場合でも組合員が保険契約規定及び保険契約承諾証に記載される加入条件に従って組合からてん補を受けることが可能な金額を超えないものとする。</p> <p>(3) 第8条第2項第3号に基づき組合が、保険料の払込みを延滞したことを理由として、保険契約を解除又は解約した場合でも、組合は、当該船員又はその被扶養者に対して、解除又は解約の抗弁を主張しないものとして、当該解除又は解約の効力が生じた日以前に発生した賠償金等に限り、組合員を代理して支払うことができる。この場合、組合員は当該支払額の全額を組合に弁済する</p>	<p>2 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) 変更なし</p> <p>3 船客と船員との複合損害に関してん補される金額の総額は、保険契約承諾証に記載された保険金額又は別途船客と船員との複合損害につき国際P&Iグループのプール協定による制限金額の定めがある場合はその金額のいずれか低い額を限度とする。</p> <p>4 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) 変更なし</p>
--	---

<p>責任を負う。</p> <p>(4) 第18条にかかわらず、組合員が当該賠償金等の支払いを行っていない場合であっても、組合は、船員又はその被扶養者に対し、賠償金等を直接支払うことができる。</p> <p>(5) 本項で定める賠償金等のうち、組合がロの費用を支払った場合、組合員は当該支払額の全額を組合に弁済する責任を負う。</p>	<p>(4) 変更なし</p> <p>(5) 変更なし</p>
<p>第20条（船客に関する責任及び費用）</p> <p>1 組合は、加入船舶の船客（乗船切符を所持し加入船舶で運ばれる人。以下同じ。）に関し、組合員が負う次に掲げる責任及び費用をてん補する。</p> <p>(1) 船客の死傷等に関する責任及び費用（治療費、入院費、葬祭料、離路費用及び送還費用を含む。）</p> <p>(2) 加入船舶上の船客につき次に掲げる事由により生じた責任及び費用（これら船客を最終目的地又は乗船地へ移送する費用及びこれら船客の陸上における滞在費を含む。）</p> <p style="padding-left: 20px;">イ 衝突、座礁、爆発、火災その他の原因による加入船舶自体の損傷により目的地までの安全な航海を不能にする事故</p> <p style="padding-left: 20px;">ロ 船客の生命、健康、安全に脅威を与える事故</p> <p>(3) 船客の手荷物の損害に関する責任及び費用</p> <p>(4) 船客の人命救助費</p> <p>2 組合は、前項の規定にかかわらず、次に掲げる責任及び費用をてん補しない。</p> <p>(1) 組合員が使用する旅客運送約款が、適用される法令又は条約のもとで組合員が援用し得る限りの抗弁事由の規定を欠いていることにより加重された責任及び費用</p> <p>(2) 空路による輸送手段を利用中の船客に生じた死傷等、手荷物等の損害及び遅延による損害に関する責任及び費用。ただし、死傷等が生じた船客を空路移送中若しくは前項第2号に規定する事故の結果加入船舶上の船客を空路輸送中に生じた責任及び費用又は加入船舶外での催物に参加する船客が空路利用中に生じた死傷等に関する責任及び費用（次号に該当する場合を除く。）についてはこの限りではない。</p> <p>(3) 加入船舶外での催物に参加中の船客に生じた死傷等に関し、次の事由により負担した責任及び費用</p> <p style="padding-left: 20px;">イ 当該催物への参加につき、船客が別途契約を締結した場合</p> <p style="padding-left: 20px;">ロ 当該催物に関し、その請負業者又は第三者への求償権を放棄した場合</p> <p>3 船客の単体損害に関しててん補される金額の総額は、保険契約承諾証に記載された保険金額又は別途船客の単体損害につきプール協定による制限金額の定めがある場合はその金額のいずれ</p>	<p>第20条（船客に関する責任及び費用）</p> <p>1 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) 変更なし</p> <p>(4) 変更なし</p> <p>2 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) 変更なし</p> <p>3 船客の単体損害に関しててん補される金額の総額は、保険契約承諾証に記載された保険金額又は別途船客の単体損害につき <u>国際P&Iグループのプール協定</u>による制限金額の定めがある場合は</p>

<p>か低い額を限度とする。</p> <p>4 本条に規定する船客に関する責任及び費用が、「1974年の旅客及びその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約及び2002年改定議定書の第4条の2」、又は「事故に際しての船客運送人の責任に関する2009年4月23日付欧州議会並びに欧州理事会規則第392/2009号」のいずれかに従い組合が発行した戦争危険を除く保障契約（非戦争危険ブルーカード）に基づく責任（以下「非戦争危険ブルーカード上の責任」という。）と重複しており、かつ、船客に関するすべての責任及び費用（非戦争危険ブルーカード上の責任を含む。）が、本条第3項に規定するてん補限度額を超えるか、又は、超える可能性がある場合、組合は次に掲げる措置をとることができる。</p> <p>イ 組合はその絶対的裁量により、非戦争危険ブルーカード上の責任の全部又は組合が決定する一部が履行されるまで、その他の船客に関する責任及び費用の全部又は一部の支払いを延期することができる。</p> <p>ロ 非戦争危険ブルーカード上の責任に基づく組合の支払い額が本条第3項に規定するてん補限度額を超える場合、その超過部分の支払いは貸金形式により行われる。その場合、組合員は当該超過部分を組合に弁済する責任を負う。</p>	<p>その金額のいずれか低い額を限度とする。</p> <p>4 変更なし</p>
<p>第25条（汚濁に関する責任及び費用）</p> <p>1 組合は、積荷油、燃料油及びその他汚濁物質の流出、排出又はそれらの防止について組合員が負う次に掲げる責任及び費用をてん補する。ただし、1994年ヨーク・アントワープ規則の下で共同海損として認容される費用は、組合があらかじめ承認した場合を除き、てん補しない。また、加入船舶によりその積荷、燃料若しくは備品として過去に輸送されたものか否かを問わず、汚濁危険のある若しくはその可能性のある物質、産出品、生産物及び廃棄物の投棄場所、保管場所又は廃棄施設における流出、排出、それらのおそれ又はそれらの存在により生じた損害に関する責任及び費用は、組合が承認した場合を除き、てん補しない。</p> <p>(1)（第三者に生じた損害に関する責任） 汚濁により第三者に生じた損害に関する責任</p> <p>(2)（清掃費用等） 流出・排出に伴う汚濁損害を防止、軽減するために要した清掃等の費用及びこれらの措置を講じた結果生じた損害に関する責任</p> <p>(3)（汚濁防止費用） 切迫した汚濁のおそれを防止、軽減するために要した費用</p> <p>(4)（油濁責任に関する協定による責任） 組合があらかじめ承認した油濁責任に関</p>	<p>第25条（汚濁に関する責任及び費用）</p> <p>1 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) 変更なし</p> <p>(4) 変更なし</p>

<p>する協定の当事者として組合員が負担する責任及び費用</p> <p>(5) (政府の命令による措置費用)</p> <p>政府又は官憲の命令又は指示により、組合員が汚濁を防止又は軽減するために講じた措置に要した費用。ただし、次に掲げるものを除く。</p> <p>イ 加入船舶の通常の運航、救助又は修理に伴う命令又は指示に従った結果生じたもの</p> <p>ロ 加入船舶の船舶保険のてん補の対象となるもの</p> <p>(6) (救助契約等による責任)</p> <p>加入船舶の海難救助に関し、ロイズ海難救助契約標準書式に定められたSCOPIC条項 (Special Compensation P&I Clubs Clause) に基づく報酬及び組合が認める同種の特約に基づく報酬並びに1989年海難救助条約第14条又は組合が認めた救助契約に基づき環境損害を防止又は軽減するためにとられた措置につき組合員が負担した特別補償</p> <p>2 油濁損害に関しててん補される金額の総額は、保険契約承諾証に記載された保険金額又は別途油濁損害につき<u>プール協定</u>による制限金額の定めがある場合はその金額のいずれか低い額を限度とする。</p>	<p>(5) 変更なし</p> <p>(6) 変更なし</p> <p>2 油濁損害に関しててん補される金額の総額は、保険契約承諾証に記載された保険金額又は別途油濁損害につき<u>国際P&Iグループのプール協定</u>による制限金額の定めがある場合はその金額のいずれか低い額を限度とする。</p>
<p>第35条 (一般除外規定)</p> <p>1 組合は、次に掲げる損害及び費用をてん補しない。</p> <p>(1) 組合員 (代理人を含む。) の故意による損害及び費用</p> <p>(2) 組合員 (その使用人、代理人を含む。) の寄与過失の有無にかかわらず、次に掲げる事由によって生じた損害及び費用。ただし、組合と別段の合意をした場合は、この限りでない。また、本号イのテロリズム行為に該当するか否かに関し争いが生じた場合には、理事会の決定を最終のものとする。</p> <p>イ 戦争、内乱、革命、暴動、反乱、政治又は社会騒じょうその他類似の事変、交戦国による又は交戦国に対する敵対行為及びテロリズム行為</p> <p>ロ だ捕、捕獲、強留、抑止又は抑留 (海賊行為及び船員の悪行は除く。) 及びこれらの結果又はこれらを目的とした行為</p> <p>ハ 機雷、水雷、爆弾、ロケット、砲弾その他類似の戦争兵器の使用。ただし、本保険契約規定のもとでてん補対象となる組合員の責任及び費用を回避又は軽減する目的で、政府の命令により又は当組合の同意のもとで使用する場合、並びにこれらの輸送に関する場合はこの限りではない。</p>	<p>第35条 (一般除外規定)</p> <p>1 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p>

なお、化学兵器、生物兵器、生化学兵器若しくは電磁兵器の使用又は危害を加える手段としてのコンピュータ、コンピュータに関するソフトウェア・プログラム・不正コード・ウイルスの使用が、直接又は間接を問わず起因し又は寄与したことにより組合員の損害及び費用が生じたときは本号の規定は適用しない。ただし、本号の適用がなくなることによりてん補される組合員の損害及び費用、てん補される金額の総額、てん補対象となる地域等の諸条件については、組合が別に定めるところによる。また、組合は、保険年度の開始前、開始時、又は期間中のいかなる時点においても、組合員に対する24時間前の通知をもって、てん補を縮小、終了又は復活することができる。上記にかかわらず、次の事由により生じたものは除く。

- i) 爆発物やその起爆や装着によるもの
- ii) 加入船舶及び加入船舶の積荷が危害を加える手段として使用されたことによるもの。ただし、加入船舶の積荷が本号で定める生化学兵器等であった場合は除く。
- iii) 兵器やミサイルの発射・誘導・点火装置として本号で定めるコンピュータ、その他電子システム等が使用されたことによるもの

(3) 組合員（その使用人、代理人を含む。）の寄与過失の有無にかかわらず、次に掲げる事由が、直接又は間接を問わず起因し、又は寄与したことによって生じた損害及び費用。ただし、積荷として、連合王国の1965年の原子力施設法及び同法に基づく規則に定める「適用外物質」を運送する場合は、この限りでない。

- イ いかなる核燃料、核廃棄物又は核燃料の燃焼（核分裂）から生じる電離放射線又はそれら放射性物質による汚染
- ロ いかなる原子力施設、原子炉、その他の原子力機器又はそれらの構成部品の放射性、有害性、爆発性、又はその他の危険な若しくは汚染を生じさせる特性
- ハ 原子若しくは原子核の分裂、融合又はこれらと同種の反応又は放射能若しくは放射性物質を使用したいかなる兵器又は機器
- ニ その他のいかなる放射性物質の放射性、有害性、爆発性、又はその他の危険な若しくは汚染を生じさせる特性

- (4) 加入船舶による禁制品の輸送、封鎖侵破又は不法貿易により生じた損害及び費用
- (5) 組合があらゆる状況から判断して不穏当

(3) 変更なし

(4) 変更なし

(5) 変更なし

<p>で、著しく危険があり、かつ、慎重さを欠くとみなした航海により生じた損害及び費用</p> <p>(6) 加入船舶又は組合員による救助作業によって生じた損害及び費用。ただし、人命救助を行う場合並びに救助船の救助作業中の責任に関する特約及び救助者の油濁責任に関する特約を締結した場合を除く。</p> <p>(7) 浚渫、爆破、杭打、掘削、ケーブル・パイプ敷設、建設、設置・管理作業、採掘調査、土砂廃棄、専門業者としての汚濁処理あるいは汚濁対応訓練及び加入船舶以外でのタンククリーニング等の特殊作業（消火作業は除く。）によって生じた損害及び費用。ただし、あらかじめ組合との間で特別な合意がなされている場合並びに次に掲げる事由によって生じた損害及び費用はこの限りでない。</p> <p>イ 加入船舶上の人の死傷</p> <p>ロ 加入船舶の船骸撤去</p> <p>ハ 加入船舶からの油濁（おそれを含む。）</p> <p>(8) 廃棄物の焼却又は処理その他の特殊作業によって生じた損害及び費用</p> <p>(9) 潜水艇（ダイビングベルを含む。）又は潜水夫による潜水作業によって生じた損害及び費用。ただし、組合が認めた場合はこの限りでない。</p> <p>(10) 半潜水式の重量物運搬船又は専ら重量物運搬用に設計された加入船舶により輸送された積荷の損害及び撤去費用。ただし、当該積荷が、「ヘヴィコン」条件又は組合が予め認めた条件で輸送される場合はこの限りではない。</p> <p>2 組合は、本条第1項第2号及び第3号に規定する戦争危険及び原子力危険に関する損害及び費用の除外規定にかかわらず、組合員のために発行又は提供した次の保障契約（ブルーカード）又は保証等に基づき生じる責任又は費用を組合員を代理して支払う。</p> <p>(1) 米国公法第89-777号第2条(Section 2 of US Public Law 89-777)に従って組合が連邦海事委員会（FMC）に対して提供した保証</p> <p>(2) 1969年又は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（CLC条約）」第7条に従って組合が発行した保障契約（ブルーカード）</p> <p>(3) 小型タンカー油濁補償協定（STOPIA）に従って組合が1992年国際油濁補償基金に対して提供した保証</p> <p>(4) 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（バンカー条約）」の第7条に従って組合が発行した保障契約（ブルーカード）</p>	<p>(6) 加入船舶又は組合員による救助作業（<u>船骸撤去作業を含む</u>）によって生じた損害及び費用。ただし、人命救助を行う場合並びに救助船の救助作業中の責任に関する特約及び救助者の油濁責任に関する特約を締結した場合を除く。</p> <p>(7) 変更なし</p> <p>(8) 変更なし</p> <p>(9) 変更なし</p> <p>(10) 変更なし</p> <p>2 変更なし</p> <p>(1) 変更なし</p> <p>(2) 変更なし</p> <p>(3) 変更なし</p> <p>(4) 変更なし</p>
--	---

<p>ただし、以下を条件とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 組合員は、上記の保障契約（ブルーカード）又は保証等に基づく責任又は費用の支払のうち、組合員が標準的なP&I戦争危険カバーを付保していれば当該保険カバーにより回収可能であったものは、その額を限度として組合に弁済する。 ii) 組合員は次のとおり合意する。 <ul style="list-style-type: none"> (a) 組合による上記の保障契約（ブルーカード）又は保証等に基づく責任又は費用の支払は、貸金形式により行われる。ただし、組合員が他の保険契約又は組合との別途の合意に基づき提供される追加保険カバーによって回収可能な額をその対象とする。 (b) 組合員は、組合が実行可能と判断する範囲及び条件で、他の保険契約の下で有する権利及び第三者に対する権利を全て組合に譲渡する。 <p>3 組合は、次に掲げるものについては、てん補しない。</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 組合との保険契約により担保される危険と同一の危険の全部又は一部を担保する他の保険契約があり、組合が重複保険とみなした部分 (2) ロンドン保険業者協会制定の期間建標準船舶保険約款（衝突損害賠償金てん補条項付）又はこれらと同等以上のてん補範囲を有すると組合が認める保険約款に基づく船舶保険契約が締結されていないことにより、又は締結されているが当該船舶保険契約の保険価額が適正でないことにより船舶保険から回収できない部分 	<p><u>(5) 「1974年の旅客及びその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約及び2002年改定議定書の第4条の2」、又は「事故に際しての船客運送人の責任に関する2009年4月23日付欧州議会並びに欧州理事会規則第392/2009号」のいずれかに従い組合が発行した戦争危険を除く保障契約（非戦争危険ブルーカード）</u></p> <p><u>(6) 2007年の「海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約（船骸撤去条約）」第12条に従って組合が発行した保障契約（ブルーカード）</u></p> <p>以下変更なし</p> <p>3 変更なし</p>
--	---

<p style="text-align: center;">オーバースピルクレーム及び オーバースピル保険料に関する補則</p>	<p style="text-align: center;">オーバースピルクレーム及び オーバースピル保険料に関する補則</p>
<p>第1条 解釈</p> <p>1-1 本規則において、次の用語及び表現は以下の意味を有する。</p> <p>“条約上の責任限度額”：船舶に関して、オーバースピルクレームの発生日時において1976年の海事債権についての責任の制限に関する国際条約（以下“条約”という。）第6条1(b)項に従って計算される当該船舶所有者の責任限度額。ただし、</p> <p>(a) 船舶がトン数の一部分（以下“当該部分”という。）のみで加入している場合は、条約上の責任限度額の当該部分とする。</p> <p>(b) 条約の反対の規定に拘わらず、各船舶は条約が適用される海上航行船舶とみなされる。</p> <p>“グループ再保険の限度額”：組合又はプール協定の他の加盟組合によって締結されるグループ超過額再保険契約におけるてん補最高額</p> <p>“オーバースピル保険料”：オーバースピルクレームを支払う目的で、第5条に基づき組合によって徴収される保険料</p> <p>“オーバースピルクレーム”：組合又はプール協定の他の加盟組合に生じたクレームであって、グループ再保険の限度額を超える部分</p> <p>“オーバースピルクレーム発生日時”：オーバースピル保険料の請求事由である、オーバースピルクレームの原因となる事故又は出来事が発生した日時、あるいは当該事故又は出来事が発生した保険年度が6-1及び6-2の規定に従い終了している場合は、組合が6-3に基づき宣言する保険年度の8月20日グリニッジ標準時の正午</p> <p>“オーバースピル準備金”：8-1に基づき組合が積立てる準備金</p> <p>1-2 組合又はプール協定の他の加盟組合に生じた同一船舶に関わるクレームは、一事故又は一つの出来事から直接生じたものであれば、船骸の撤去又は放置の場合の責任に関するクレームを含み、本規則の適用上、一つのクレームとして取扱われる。</p> <p>1-3 組合又はプール協定の他の加盟組合に生じたクレームには、そのクレームに付随して発生するコストおよび費用を含むものとみなされる。</p> <p>第2条～第8条 略</p>	<p>第1条 解釈</p> <p>1-1 本規則において、次の用語及び表現は以下の意味を有する。</p> <p>“条約上の責任限度額”：船舶に関して、オーバースピルクレームの発生日時において1976年の海事債権についての責任の制限に関する国際条約（以下“条約”という。）第6条1(b)項に従って計算される当該船舶所有者の責任限度額。ただし、</p> <p>(a) 船舶がトン数の一部分（以下“当該部分”という。）のみで加入している場合は、条約上の責任限度額の当該部分とする。</p> <p>(b) 条約の反対の規定に拘わらず、各船舶は条約が適用される海上航行船舶とみなされる。</p> <p>“グループ再保険の限度額”：組合又は<u>国際P&Iグループのプール協定（以下、本規則において“プール協定”という。）</u>の他の加盟組合によって締結されるグループ超過額再保険契約におけるてん補最高額</p> <p>“オーバースピル保険料”：オーバースピルクレームを支払う目的で、第5条に基づき組合によって徴収される保険料</p> <p>“オーバースピルクレーム”：組合又はプール協定の他の加盟組合に生じたクレームであって、グループ再保険の限度額を超える部分</p> <p>“オーバースピルクレーム発生日時”：オーバースピル保険料の請求事由である、オーバースピルクレームの原因となる事故又は出来事が発生した日時、あるいは当該事故又は出来事が発生した保険年度が6-1及び6-2の規定に従い終了している場合は、組合が6-3に基づき宣言する保険年度の8月20日グリニッジ標準時の正午</p> <p>“オーバースピル準備金”：8-1に基づき組合が積立てる準備金</p> <p>1-2 変更なし</p> <p>1-3 変更なし</p> <p>第2条～第8条 変更なし</p>

特別条項新旧対照表

(変更された条文のみ記載)

現行(旧)	改定(新)
<p>保険料特別条項</p> <p>今後いずれかの国において海洋汚染に関し、船主及び裸用船者の責任に影響を及ぼす法律が施行される場合には、組合は、割増保険料を徴収することができる。</p>	<p>保険料特別条項</p> <p>廃止</p>
<p>油濁責任特別条項</p> <p>第1条 保険金額の定めのない保険契約を締結している加入船舶の油濁損害に関する当組合の責任は、別途低い金額又は第2条及び第3条により制限される場合を除き、一船一事故につき米貨10億ドルに制限される。</p> <p>第2条 遭難船に対し救助その他の援助を加入船舶が行う場合、加入船舶の油濁損害に関する責任は、当該遭難事故に関し救助その他の援助を行っている他の船舶で、(i)当組合に加入し油濁危険につき付保されている船舶、又は(ii)国際P&Iグループのプール協定及び再保険機構に参加している同種組合に油濁危険が付保されている船舶の油濁損害に関する責任と合算され、かつ、米貨10億ドルに制限される。これらの責任の総額が米貨10億ドルを超過した場合、加入船舶に関する当組合の責任の限度は、加入船舶の責任が前記遭難事故に関して救助その他の援助を行った総ての船舶の責任の合計に占める割合により米貨10億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>第3条 加入船舶に関し、船舶所有者、裸用船者又は船舶管理者が油濁損害に関する責任を個別に当組合又は国際P&Iグループのプール協定及び再保険機構に参加している同種組合に付保している場合、一船一事故当りのこれら組合に対する油濁損害は全て合算され、かつ、米貨10億ドルに制限される。これら合算された油濁損害の総額が米貨10億ドルを超過した場合、当組合の責任の限度は、組合員に対する当組合の責任の額がこれら全ての組合の責任の総額に占める割合により米貨10億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>第4条 この条項において“油濁損害”とは、法律上の責任であるか否かを問わず、現実の油の流出又は油流出の恐れにより生じた損害及び費用、又はこれらに関連して生じた過怠金、訴訟その他の費用をいい、かつ、このような損害を防止軽減するための責任又は費用を含むものとする。</p>	<p>油濁責任特別条項</p> <p>第1条 保険金額の定めのない保険契約を締結している加入船舶の油濁損害に関する当組合の責任は、別途低い金額又は第2条及び第3条により制限される場合を除き、<u>国際P&Iグループのプール協定に従い</u>一船一事故につき米貨10億ドルに制限される。</p> <p>第2条 遭難船に対し救助その他の援助を加入船舶が行う場合、加入船舶の油濁損害に関する責任は、当該遭難事故に関し救助その他の援助を行っている他の船舶で、(i)当組合に加入し油濁危険につき付保されている船舶、又は(ii)国際P&Iグループのプール協定及び再保険機構に参加している同種組合に油濁危険が付保されている船舶の油濁損害に関する責任と合算され、かつ、<u>国際P&Iグループのプール協定に従い</u>米貨10億ドルに制限される。これらの責任の総額が米貨10億ドルを超過した場合、加入船舶に関する当組合の責任の限度は、加入船舶の責任が前記遭難事故に関して救助その他の援助を行った総ての船舶の責任の合計に占める割合により米貨10億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>第3条 加入船舶に関し、船舶所有者、裸用船者又は船舶管理者が油濁損害に関する責任を個別に当組合又は国際P&Iグループのプール協定及び再保険機構に参加している同種組合に付保している場合、一船一事故当りのこれら組合に対する油濁損害は全て合算され、かつ、<u>国際P&Iグループのプール協定に従い</u>米貨10億ドルに制限される。これら合算された油濁損害の総額が米貨10億ドルを超過した場合、当組合の責任の限度は、組合員に対する当組合の責任の額がこれら全ての組合の責任の総額に占める割合により米貨10億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>第4条 変更なし</p>

<p>米国航海申告条項</p> <p>第1条 1990年米国油濁法(OPA90)が適用される事故により発生した油濁に関する全ての損害及び費用は、組合員が下記の条項に従うことを条件にてん補される。</p> <p>(1) 1990年米国油濁法が適用される港または水域への、貨物の積みまたは揚げを伴う航海に関し、その航海の日付、積荷の性状又は詳細、その積荷が最初に積み又は揚げが行われた米国内の港又は場所の名称について、当該保険年度の5月20日、8月20日、11月20日及び2月20日の各四半期の終わりから2カ月以内に遅滞なく組合に申告すること。及び、</p> <p>(2) 上記の申告に従い、申告された航海の中に持続性油を貨物として運ぶ航海が含まれる場合には、請求書に示された支払期日以前に、割増保険料を組合に支払うこと。</p> <p>第2条 組合員が前項第1号の申告を怠ったときは、組合は、次に掲げる措置をとることができる。</p> <p>(1) 組合に加入している当該組合員の全てのタンカーに関して、米国コースト・ガードのCOFRに関する組合の付保証明を取り下げる。</p> <p>(2) 当該タンカーの加入条件に、2ヶ月間の申告期限の終了時点以降、次の条項を付す。 “1990年米国油濁法が適用される事故によって発生した油濁に関する全ての損害及び費用をてん補対象から除外する。”</p> <p>(3) 組合員は、保険契約承諾証に前記の除外事項が加えられる以前に行われた航海については、割増保険料を支払う責任を負う。</p>	<p>米国航海申告条項</p> <p>廃止</p>
<p>押航特別条項</p> <p>第1条 (てん補の範囲)</p> <p>1 組合は、加入船舶と押航のためそれに連結されている船舶(以下、「連結船」という。)の運航に伴って発生した当該加入船舶の保険契約承諾証の「てん補の範囲」に定める損害及び費用について、組合員がその支払いの責を負い、かつ、損害賠償金及び費用を支払ったとき、本特別条項の規定に従いてん補する。</p> <p>2 組合は、前項の規定にかかわらず、次に掲げる責任及び費用はてん補しない。</p> <p>(1) 連結船の損害及び連結船の使用利益の喪失に関する責任及び費用</p> <p>(2) 連結船の積荷又は財物に生じた損害に関する責任及び費用</p>	<p>内航押航特別条項</p> <p>第1条 (てん補の範囲)</p> <p>1 組合は、<u>保険金額の定めのある保険契約を締結している加入船舶が、日本の各港間若しくは湖、河川又は港内において他船又はその他の被押航物を押航する場合に、</u>加入船舶と押航のためそれに連結されている船舶(以下、「連結船」という。)の運航に伴って発生した当該加入船舶の保険契約承諾証の「てん補の範囲」に定める損害及び費用について、組合員がその支払いの責を負い、かつ、損害賠償金及び費用を支払ったとき、本特別条項の規定に従いてん補する。</p> <p>2 変更なし</p>

<p>(3) 連結船の船骸、燃料、積荷及びその他財物の引揚げ、移動、撤去及び破壊並びに灯火・標識等の設置に関する責任及び費用</p> <p>第2条 (同一組合員の加入船舶による損害) 組合は、押航船及び輸送艇が同一の組合員により加入している場合に、本特別条項第1条に掲げる損害賠償金及び費用が発生したときは、いずれの船舶による責任であるかを問わず、押航船の責任とみなして、押航船の保険金額を限度にてん補し、これを超えた場合は、その超過額を輸送艇の責任とみなして、輸送艇の保険金額を限度にてん補する。</p> <p>第3条 (保険契約規定との関係) この特別条項に規定のない事項については、保険契約規定の規定を適用する。</p>	<p>第2条 変更なし</p> <p>第3条 変更なし</p>
<p>ハーバータグ特別条項</p> <p>第1条 (てん補の範囲) 組合は、保険金額の定めのある保険契約を締結している加入船舶で日本の港において他船の出入港又は港内での移動のための補助作業を行う曳船として曳航作業が開始された時から終了する時までの曳航作業において発生した保険契約規定第2章に規定するもののうち保険契約承諾証の「てん補の範囲」に定める損害及び費用について、組合員がその支払いの責を負い、かつ、損害賠償金及び費用を支払ったとき、本特別条項の規定に従いてん補する。</p> <p>第2条 (てん補の制限) 前条の規定にかかわらず、日本港湾タグ事業協会制定の曳船約款又は組合がこれと同等の内容の曳航条件と認めるものよりも加入船舶に不利な条件にて曳航作業を行うことにより加重される責任及び費用はてん補しない。</p> <p>第3条 (てん補範囲の拡張) 組合は、前条で除外される責任及び費用の全部又は一部のてん補について組合員から申し込みがあるときは、割増保険料を徴収してこれを引き受けることができる。</p> <p>第4条 (保険契約規定との関係) この特別条項に規定のない事項については、保険契約規定の規定を適用する。</p>	<p>内航ハーバータグ特別条項</p> <p>変更なし</p>
<p>船客及び船員責任特別条項</p> <p>第1条 保険金額の定めのない保険契約を締結している加入船舶の船客及び船員に対する当組合の責任は、別途低い金額又は第2条及び第3条により制限される場合を除き、船客の単体損害については一船一事故当り米貨20億ドル、船客と船員との複合損害については一船一事故当り米貨30億ドルに制限される。</p> <p>第2条 加入船舶に関し、船舶所有者、裸用船者又は船舶管理者が船客に関する責任を個別に当組</p>	<p>船客及び船員責任特別条項</p> <p>第1条 保険金額の定めのない保険契約を締結している加入船舶の船客及び船員に対する当組合の責任は、別途低い金額又は第2条及び第3条により制限される場合を除き、<u>国際P&Iグループのプール協定に従い</u>船客の単体損害については一船一事故当り米貨20億ドル、船客と船員との複合損害については一船一事故当り米貨30億ドルに制限される。</p> <p>第2条 加入船舶に関し、船舶所有者、裸用船者又は船舶管理者が船客に関する責任を個別に当組</p>

<p>合及び国際P&Iグループのプール協定に参加している同種保険者に付保している場合、一船一事故当りのこれら組合に対する船客の単体損害は全て合算され、かつ、米貨20億ドルに制限される。これら合算された船客の単体損害の総額が米貨20億ドルを超過した場合、当組合の責任の限度は、組合員に対する当組合の責任がこれら全ての保険者の責任の総額に占める割合により米貨20億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>第3条 加入船舶に関し、船舶所有者、裸用船者又は船舶管理者が船客及び船員に関する責任を個別に当組合及び国際P&Iグループのプール協定に参加している同種保険者に付保している場合、一船一事故当りのこれら組合に対する船客と船員との複合損害は全て合算され、かつ、米貨30億ドルに制限される。ただし、</p> <p>1 第2条の規定に従い、船客に対する責任が米貨20億ドルに制限された場合、当組合の船員に対する限度は、組合員に対する当組合の責任がこれら全ての保険者の責任の総額に占める割合により、米貨30億から米貨20億を差し引いた残額の米貨10億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>2 これら合算された船客と船員との複合損害の総額が米貨30億ドルを超過した場合、当組合の責任の限度は、組合員に対する当組合の責任がこれら全ての保険者の責任の総額に占める割合により米貨30億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>第4条 この特別条項において“船客”とは、運送契約に基づき、船舶に乗船して運ばれる人、又は、運送人の同意のもとで物品の運送契約に基づき、自動車又は生動物を伴って船舶に乗船して運ばれる人をいい、“船員”とは船舶に乗船している“船客”以外の人をいう。</p> <p>第5条 この特別条項に規定のない事項については、保険契約規定の規定を適用する。</p>	<p>合及び国際P&Iグループのプール協定に参加している同種保険者に付保している場合、一船一事故当りのこれら組合に対する船客の単体損害は全て合算され、かつ、<u>国際P&Iグループのプール協定に従い</u>米貨20億ドルに制限される。これら合算された船客の単体損害の総額が米貨20億ドルを超過した場合、当組合の責任の限度は、組合員に対する当組合の責任がこれら全ての保険者の責任の総額に占める割合により米貨20億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>第3条 加入船舶に関し、船舶所有者、裸用船者又は船舶管理者が船客及び船員に関する責任を個別に当組合及び国際P&Iグループのプール協定に参加している同種保険者に付保している場合、一船一事故当りのこれら組合に対する船客と船員との複合損害は全て合算され、かつ、<u>国際P&Iグループのプール協定に従い</u>米貨30億ドルに制限される。ただし、</p> <p>1 第2条の規定に従い、船客に対する責任が米貨20億ドルに制限された場合、当組合の船員に対する限度は、組合員に対する当組合の責任がこれら全ての保険者の責任の総額に占める割合により、米貨30億から米貨20億を差し引いた残額の米貨10億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>2 これら合算された船客と船員との複合損害の総額が米貨30億ドルを超過した場合、当組合の責任の限度は、組合員に対する当組合の責任がこれら全ての保険者の責任の総額に占める割合により米貨30億ドルを按分したものに制限される。</p> <p>第4条 変更なし</p> <p>第5条 変更なし</p>
--	--