

船主責任保険の概要と油濁事故対応時のポイント

(社) 漁船保険中央会

賠償審査部 次長 福田 泰幸

はじめに

船舶は航海に伴い実に様々な危険（リスク）に晒されています。船舶所有者や運航者は、船舶が沈没、転覆、座礁、座州、火災、衝突その他の海上危険に遭遇したことによって生じた損害を担保する船舶保険に加入し、そのリスクに備えることになります。

民間の損害保険会社が引受を行う船舶保険には、海難事故による自船の船体損傷をカバーする船体保険、戦争・だ捕・抑留・海賊行為による損害をカバーする戦争保険、海難事故による運賃や用船料収入損失をカバーする不稼働損失保険、第三者に対する賠償責任などをカバーする船主責任保険などがあります。また、漁船については漁船損害等補償法によって実施されている漁船保険制度があります。

本日は、これらの船舶保険のうち、船舶の座礁や沈没事故に伴う油流出による漁業被害や防除費用をてん補する船主責任保険の概要と油濁事故が発生した場合の対応のポイントについて解説させていただきます。

1 船主責任保険について

損保各社が引受を行っている船体保険（第5種または第6種特別約款準拠のもの）では、海難事故による本船の損害（全損金や復旧修繕費など）がてん補されるほか、他船との衝突事故により発生した相手船の船体（不稼働損害を含む。）や積荷の損害に対する賠償責任がてん補されます（RDC～Running Down Clause～衝突損害賠償金てん補条項）。しかし、人身損害や船舶間衝突以外の事故により発生した第三者損害に対する賠償責任や油を流出させた場合の防除費用などはてん補されません。

こうした船舶保険でてん補されない法律上の賠償責任を負担したり、費用を支出することによって船舶所有者や運航者が被る損害をてん補するのが船主責任保険（PI保険）です。船舶保険及び貨物保険といった海上保険を物保険とするならば、PI保険は責任保険ということになります。

PI保険は、19世紀中頃に英国において船主の賠償責任を引き受けるための船主組合として発足したのが始まりであり、第三者による賠償責任から船主を、Protection（保護）し、Indemnity（補償）することから、これをPI保険と呼称するようになったものです。Protectionは主に船舶所有者又は運航者として第三者に対して負う責任と船員の雇用者として負う責任を、Indemnityは主に積荷の運送人として荷主に対して負う責任を意味しています。

PI保険は、通称P&Iクラブという船主組合形式の保険として引受が行われており、現在、世界の外航船舶の約9割がいずれかのP&Iクラブに加入しているといわれています。

我が国における船主責任保険の引受は損保各社においても行っていますが、船主相互保険組合法に基づき設立された日本船主責任相互保険組合（Japan P&I Club）が一般商船を対象に引受を行うPI保険と、漁船損害等補償法に基づき実施されている漁船保険制度の一環として1,000トン未満の漁船を対象に漁船保険組合が引受を行う漁船PI保険（漁船船主責任保険）の2つが代表的なPI保険といえるでしょう。

なお、漁船PI保険は船舶間衝突の賠償損害（4/4RDC）も対象としていることと、いわゆるIndemnityの部分は対象としていないことが損保PI保険などとの大きな相違点となっています。

2 船主責任保険のてん補の範囲

船主責任保険は、各保険者の保険約款に基づき様々な法律上の賠償責任、費用をてん補していますが、てん補の対象となる主なものを例示すると次のとおりです。

(1) 船舶との衝突に係る賠償責任

前述のとおり、船舶の衝突により生じた相手船の船体損害、不稼働損害、積載された積荷や財物の損傷に関する衝突賠償責任は、損保各社の船舶保険の衝突損害賠償金てん補条項においてその全部をてん補の対象

としているのが通例ですが、外国の船舶保険の多くは3/4しかてん補の対象としておらず、残りの1/4はPI保険のてん補対象となっている場合があります。なお、漁船保険においては船舶との衝突に係る賠償責任について、その全部を漁船PI保険でてん補しています。

(2) 船舶以外の財物に関する賠償責任

岸壁、航路標識、浮標灯、ケーブルなどの港湾施設のほか、定置網、養殖施設、生簀などの漁業施設やその他の第三者の財物に加えた損害に関する損害賠償責任については、PI保険でてん補されます。漁業施設に損害を加えた場合には、同時に海産物の損害も発生するケースが多くみられます。養殖海産物は、タイやハマチなどの魚類のほか、海苔、若芽、昆布、牡蠣、帆立など多岐に渡り、船舶の侵入によるものだけではなく、油を流出させたことにより損害を与えるケースもありますが、PI保険では原則として直接損害を対象とし、間接損害を排除していることから、その損害の算定については困難を伴うことも少なくありません。

(3) 人に関する賠償責任

船舶の衝突事故により相手船の乗船者や自船外の第三者を死傷させてしまった場合、その人身損害賠償については、PI保険でてん補されます。沿岸海域を航行する漁船にあっては、洋上において海水浴客やダイバーと接触して死傷させる事故が数多く発生しています。なお、本船の船員など、船主が使用人に対して負う法律上の賠償責任（労災賠償を除く。）については、損保PI保険ではてん補対象としていますが、漁船PI保険ではてん補の対象としていません。

(4) 船骸撤去費用

船舶が衝突、座礁、転覆、沈没、火災などにより全損となった場合において、その船骸について海上保安部や市区町村長、港湾管理者などから根拠法令に基づき撤去の命令等を受けた場合、多くは船主がサルベージ会社などの専門業者に依頼し対応することになりますが、船主が負担する当該船骸撤去費用がPI保険のてん補対象となります。

(5) 油等の流出に関する水面清掃費用

衝突、座礁、転覆、沈没などの海難事故に伴いまたは給油中の作業ミスなどにより船外に燃料油や油ビルジ等の海洋汚染物質が流出した場合、これらの防除清

掃に要した費用がPI保険のてん補対象となります。流出量が大量な場合には海上災害防止センターや専門業者に対策を委託することが必要となる場合があります。タンカーが海難事故により積荷油を流出させた場合、その防除清掃費用や損害賠償責任は膨大な額となるケースがあることは皆さんご承知のとおりです。

3 船主責任制限制度について

船主責任保険では、前項で例示した損害、費用のほか、船舶の運航に伴い発生した事故により船舶所有者や運行者が負う損害賠償責任や費用について幅広くてん補していますが、ここで注意すべき点は、船舶所有者や運行者が第三者に対して負う損害賠償責任の部分については、その責任を制限する制度があるということです。

例えば、車の交通事故で第三者を死傷させた場合の賠償責任については、加害者側の過失割合に応じ基本的に被害者の損害を全て充当するまで無限責任を負うこととなりますが、船舶の賠償事故に関しては「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」に基づき、船舶の所有者等はその賠償責任を一定の額に制限することができることになっているのです。ただし、船舶の所有者等の故意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自己の無謀な行為によって生じた損害に関するものは、その責任は制限できません（「阻却事由」といいます。）。また、船舶の所有者がオーダーした船骸撤去費用や防除清掃費用などの費用損害についても制限はできません。



「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」は、「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する1996年の議定書」の発効により、平成18年8月1日に改正法が施行されました。現在の責任制限金額の概要については別掲（参考1）の通りです。

平成21年11月13日に三重県熊野灘沖で大型フェリーが大傾斜を起こし座礁横転する事故が発生しましたが、仮に同船から流出した油が近隣の海域の海産物等に損害を与えた場合、その責任制限額を平成21年11月13日現在のSDRレート144.214円で試算すると、次の通りとなります。

なお、責任制限額の算出に用いる船舶のトン数は、「船舶のトン数の測度に関する法律」により算定されたトン数（いわゆる「国際総トン数」）とされていますが、当該フェリー（総トン数7,910トン）の国際トン数が不明のため、国際総トン数を15,000トンと仮定して試算します。

国際総トン数15,000トンとした場合

① 2,000トン以下の部分 ～ 1,000,000SDR

② 2,000トンを超える部分 ～

$$(15,000 - 2,000) \times 400 = 5,200,000\text{SDR}$$

責任制限単位 ①+② = 6,200,000SDR

$$\therefore \text{責任制限額 } 144.214 \text{円} \times 6,200,000\text{SDR}$$

$$= \underline{894,126,800 \text{円}}$$

上記の例で沿岸漁民らが被った損害を賠償請求した場合、原因者である船側に責任制限の阻却事由がなければ、法的には約9億円をもってフェリー船主の損害賠償責任が制限されることになります。

なお、船舶に積載されていた油によって油濁損害を発生させた場合の責任制限については、「船舶油濁損害賠償補償法」により別途規定されており、その制限額は、一般船舶については責任制限法に定めるところによるとされていますが、ばら積油を輸送するタンカーについては、別掲（参考2）の責任限度額が設けられています。

なお、上記制限額を超過する損害や費用については、国際油濁補償基金から追加補償を受けられることについてはご承知のとおりです。

（参考1）船舶の所有者等の責任の制限に関する法律

損害の種類 国際総トン数	対物損害のみ	その他の場合（物損+人損）
2,000トン以下	1,000,000SDR	3,000,000SDR
2,000トンを超え 30,000トンまで	上記の金額に (トン数 - 2,000) × 400SDRを加えた金額	上記の金額に (トン数 - 2,000) × 1,200SDRを加えた金額
30,000トンを超え 70,000トンまで	上記の金額に (トン数 - 30,000) × 300SDRを加えた金額	上記の金額に (トン数 - 30,000) × 900SDRを加えた金額
70,000トン以上	上記の金額に (トン数 - 70,000) × 200SDRを加えた金額	上記の金額に (トン数 - 70,000) × 600SDRを加えた金額

※1 SDRとは国際通貨基金(IMF)のSpecial Drawing Rights(特別引出権)の略で、世界の主要通貨レートから一定の計算式で算出されるため、対円レートは毎日変動する。

※2 トン数は「船舶のトン数の測度に関する法律」で規定される国際総トン数

（参考2）船舶油濁損害賠償補償法に定めるタンカーの責任限度額

国際総トン数	制限額
5,000トン以下のタンカー	4,510,000SDR
5,000トンを超えるタンカー	上記の金額に (トン数 - 5,000) × 631SDR を加えた金額 (89,770,000SDR上限)

4 油濁事故対応時のポイント

油濁事故が発生した場合、その防除費用や賠償責任はPI保険の対象となること、また、船主責任制限法により船舶所有者等の負う賠償責任は一定額をもって制限できることについては概略をご理解いただけたものと思います。

では、これらの点を踏まえ、油濁事故が発生した場合の初期対応についてはどのようなことをすべきでしょうか。その対応にあたられる現場の方々が初期において対応すべき措置などについて、タンカー以外の一般船舶による油濁事故の場合を想定し、以下に簡単に解説します。

(1) 事故船についての情報収集

事故船に関する情報をできるだけ多く収集することが、後々の交渉の重要なポイントとなります。海上保安部などを通じ、速やかに事故船に関する情報の収集に努めてください。

事故船が外国船の場合、船舶国籍証書の写を取付けることもひとつの手段ですが、少なくとも次の情報は確実に収集する必要があります。

- ① 船名（外国船の場合には、正確なスペル）
- ② 船籍港
- ③ トン数
- ④ 船種（漁船、貨物船、タンカー、コンテナ船等）

これらの情報を基に、船舶の明細についてロイズ・レジスター（Register of Ships, Lloyd's Registers）により、その詳細を確認することができます。ただし、ロシア船や中国船、韓国船の場合にはレジスターに掲載されていない船舶も多く、また、便宜置籍船の場合には船主と運航者が異なり、連絡先すら不明なこともありますので、こうした場合には関係先とも協議の上、なるべく早期に専門の弁護士に相談することをお勧めします。

なお、船籍がパナマとカリベリアのような外国船籍であっても実質的な所有者や運航者は日本の会社である場合もあります。

(2) 事故船の保険関係の確認

事故船の船主、運航者、運航代理店などの情報が分かれば、それらの連絡先を通じ事故船の保険関係について確認を行う必要があります。油濁損害に係る賠償責任は、当然のことながら、法律上は加害者たる船主が負うこととなりますが、実際は、加入しているPI

保険者が対応することになります。多くの場合、PI保険者はサーベイヤーを派遣し、損害の確認や以後の賠償交渉を行うこととなります。

なお、「油濁損害賠償補償法」に基づき、平成17年3月1日より総トン数100トン以上の国際航海に従事する日本籍船と我が国の港に入出港する外国籍船については、最低保障金額を「物損のみの場合の船主責任制限額と人損を含む場合の船主責任制限額を合計した金額（2,000トン以下の一般船舶の場合4,000,000SDR以上）」のPI保険への加入が義務付けられていますが、一部の外国船舶については、義務付けの条件となっている油濁損害と船骸撤去費用のみを対象とし、その他一般の損害賠償責任や費用についてはたん補項目から除かれているPI保険に加入していたというケースがありました。また、PI保険の契約内容によっては免責金額が設定されている契約の場合もありますので、この注意が必要となります。

(3) 損害関係立証資料の整備

- ① 被害状況の写真、ビデオ等が撮れる状況であれば、これらを撮ることや現場状況のスケッチを残すことを心掛けて下さい。この場合、撮影日時・撮影場所・撮影者等を記録しておいてください。
- ② 事故発生当初から事故に関する資料は、全て保存しておく必要があります。事故当初は混乱状態が続き、後々に整理しようと思っても記憶があいまいになってしまうことが往々にしてありますので、少なくとも油防除に出動した人員名簿、船舶明細、使用機材、作業時間・内容及び被害の程度・数量等を具体的に記録しておいてください。

(4) 弁護士起用の検討

油の流出量が膨大な場合であって、重大な損害（防除費用・海産物損害）を伴うときや事故船にPI保険加入の裏付けのないときなどには、弁護士の起用を検討します。特に、事故船が再び日本の港に入港する予定の無いような船舶の場合には、弁護士を起用し、事故船の差押を早急に検討すべきです。

実際には、事故船舶を差押ても、競売まで手続が進むケースはほとんどありません。差押の目的は、あくまで事故船側から損害賠償の履行の保証状を取付けることにあります。保証状は、船主に代わってPI保険者が賠償金の支払いを保証するものであり、管轄裁判所、保証金額、責任制限や防衛権の留保等々について

記載されるのが一般的です。

なお、油濁損害を起した船舶の船齢が古くて船の価値が無い場合や当該船舶が座礁又は沈没した場合などは、実際上差押えはできません。こうした場合にあっては、弁護士の手を借りて時間をかけて粘り強く交渉を続けることを覚悟せざるを得ません。

(5) 事故船側サーベイヤーへの対応

① 事故後、事故船側のサーベイヤー、弁護士、PIクラブの担当者など様々な関係者が事故に関する調査や情報収集のため来訪することがあります。これらの人と面談する前に、その者が事故とどのような関係にあるのか、来訪の目的は何か、相手方の身元を名刺などではっきり確認するよう心がけてください。

特に、全ての損害が確定するまでは安易に概算額を伝えたりせず、ましてや損害を過少に申告することは絶対に避けるべきです。

② サーベイヤーは、PIクラブの依頼を受け、油流失現場に赴き、事実確認、損害の調査・鑑定、乗組員からの事情聴取などを行います。事故船側が派遣したサーベイヤーは、事故船側に立って損害の算定をするものです。PIクラブは、損害認定に当たってサーベイヤーの作成する鑑定書を重視しますので、サーベイヤーとはいたずらに敵対すること無く対応し、損害の適正な評価をしてもらうことが肝要です。

③ サーベイヤーに対しては、損害の説明を具体的に充分時間をかけて行うようにします。また、サーベイヤーはいつから何を調査したのか、何の資料を渡したのか記録しておく必要があります。

(6) 損害額の取りまとめ

一般的に油濁損害は広範囲に渡り発生します。発生した損害や費用の積算を各々が行うと、統一性のない

ものとなりがちですので、出来れば窓口を一本化し損害の取りまとめを行うことが望ましいでしょう。

(7) 請求書の送付

損害額の取りまとめが完了したら、速やかに事故船側へ請求書を送付します。

なお、損害賠償請求権の時効は、3年です（民法第724条、油濁損害賠償保障法第10条）。また、共同海損又は船舶間衝突によって発生した債権は、1年の短期時効となります（商法第798条）。

(8) 示談

損害額について示談交渉を進め、合意に至ればその内容を示談協定書として文書化します。当事者双方の署名をもって有効とするものが一般的ですが、被害者側が免責証書を発行する方法もあります。

示談協定書（免責証書）には次の項目を盛り込む必要があります。

- ・当事者の表示
- ・事故の特定
- ・示談条件（損害の種別・賠償金額・支払条件）
- ・請求権放棄条項、債権債務消滅条項

なお、相手方が外国のPIクラブの場合、示談協定書を取り交わしても、賠償金が振り込まれるまでに時間を要することがありますので、支払条件として支払の期日を明記しておく方がよいでしょう。

最後に

ひとたび油濁事故が発生すると、その防除費用や損害の補償交渉について解決に至るまで関係者は長期間にわたり労苦を強いられることとなりますが、油濁事故を起こした船舶がPI保険に加入してさえいればそれが解決の糸口、後ろ盾となります。そういった意味からもPI保険は海事関係者にとって必要不可欠な保険であるといえるでしょう。