

「座礁船撤去に係る仕組みの調査検討」
に係る実施報告書

令和2年3月

公益社団法人 日本海難防止協会

緒言

令和元年5月に船舶油濁損害賠償法が一部改正され、今まで放置根絶が困難であった座礁船の撤去が大きく前進することとなった。

このため、船舶油濁損害賠償法の改正内容を分かりやすく解説し、具体的な対処法を、主に座礁船撤去を負担してきた地方自治体に情報提供するため、公益財団法人日本海事センターの補助を頂き、同センターの補助事業として本事業を行ったところである。

今回は、座礁船撤去に係る諸法律に関連する事業であり、また、実務面での知見が必要であったため、学識経験者、専門家、関係官庁（別紙1）の参画を頂き、古室雅義海上保安大学校名誉教授に委員長をお願いし、2回の検討会を開催、「座礁船対応ハンドブック」の監修及び作成を行ったところである。

この結果として別添のハンドブック（別紙4）を作成し、以下のとおり配布、さらに当協会ホームページにPDFファイルベースで掲載をしたところである。

本事業にご理解ご協力を賜った日本海事センターに深い感謝を申し上げますとともに、作成したハンドブックが座礁船放置撲滅に貢献することを切に祈る次第である。

ハンドブック配布先

- ・ 検討会参加者（各必要部数）
- ・ 各都道府県防災担当部課（5部×47都道府県 計235部）
- ・ 国土交通省 海事局 安全政策課（10部）
- ・ 〃 地方運輸局（10部×11局 計110部）
- ・ 〃 港湾局（10部）
- ・ 農林水産省 水産庁（10部）
- ・ 海上保安庁 警備救難部 環境防災課（10部）
- ・ 〃 横浜機動防除基地（50部）
- ・ 日本サルベージ協会及び加盟各社（10部+5部×8社 計50部）
- ・ 日本海運集会所（5部）
- ・ その他ハンドブック作成までに配布希望があった者（数部）

※ なお、他数十部を当協会に保管、希望者に配布する。

添付物

- 別紙1 検討会 委員・関係官庁 参加者
- 別紙2 第一回検討会 資料（付 議事録）
- 別紙3 第二回検討会 資料（付 議事録）
- 別紙4 座礁船対応ハンドブック（完成品）

座礁船撤去に係る仕組みの調査検討会
委員名簿

<委員> (順不同)

氏名	所属／役職
古室 雅義	海上保安大学校 名誉教授
逸見 真	東京海洋大学学術研究院 海洋工学系海事システム工学部門 教授(法学博士)
渡邊 和英	海上保安大学校 海上安全学講座 准教授
西部 好昭	日本サルベージ協会 事務局長

<関係官庁> (順不同)

森 有司	国土交通省 海事局 安全政策課長
石崎 憲寛	海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
畑中 知也	第三管区海上保安本部 横浜機動防除基地長

座礁船撤去に係る仕組みの調査検討

第1回検討会 議事次第

公益社団法人 日本海難防止協会

1. 日時：令和元年10月18日（金曜日） 13：30～15：30
2. 場所：日本海難防止協会 会議室
3. 議事次第
 - （1）挨拶：日本海難防止協会 常務理事
 - （2）委員・関係官庁・事務局 紹介
 - （3）座長選任
 - （4）議事
 - ① 検討会の目的及び今後の予定について
 - ② 座礁船対応ハンドブックについて
 - （5）その他
4. 配布資料
 - （1）議事次第、座席表、委員名簿
 - （2）船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案 報道発表・概要資料（国土交通省）
 - （3）座礁船対応ハンドブック（検討会用）

令和元年度 第1回 座礁船撤去に係る仕組みの調査検討会 座席表

日時：令和元年10月18日（金） 13時30分～

場所：日本海難防止協会 会議室

（順不同、敬称略）

事務局

日本海難防止協会
海洋汚染防止研究部 ○
研究員 原口 啓太郎

（随
行）
油 国
濁 土
対 交
策 通
係 省
澤 安
井 全
俊 政
平 策
 海
 事
 局
 ○

（代
理）
主 国
査 土
 交
 通
 省
 安
 全
 政
 策
 海
 事
 局
 田 森 有 司 長
 邊 知 之 司
 ○

（公社）日本海難防止協会
海洋汚染防止研究部長 ○
米川 弘晃

東京海洋大学
教授 ○
逸見 真 委員

（公社）日本海難防止協会
常務理事 ○
鏡 信春

海上保安大学校
名誉教授 ○
古室 雅義 委員

日本サルヴェージ（株）
サルページ業務部 ○
係長 岩田 高広

海上保安大学校
准教授 ○
渡邊 和英 委員

（随行）日本サルヴェージ（株）
サルページ業務部 ○
技師 藤枝 政裕

海上保安庁 警備救難部
環境防災課長 ○
石崎 憲寛
（代理）専門官 岸本 広史

入口

日本サルベージ協会
事務局長 西好昭 委員
（代理）日本サルヴェージ（株）
サルページ業務部 今村 俊夫

第三管区海上保安本部
横濱機動防除基地長
畑中 知也
（代理）業務調整官 中島 秀征

座礁船撤去に係る仕組みの調査検討会
委員名簿

<委員> (順不同)

氏名	所属／役職
古室 雅義	海上保安大学校 名誉教授
逸見 真	東京海洋大学学術研究院 海洋工学系海事システム工学部門 教授(法学博士)
渡邊 和英	海上保安大学校 海上安全学講座 准教授
西部 好昭	日本サルベージ協会 事務局長

<関係官庁> (順不同)

森 有司	国土交通省 海事局 安全政策課長
石崎 憲寛	海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
畑中 知也	第三管区海上保安本部 横浜機動防除基地長

第一回検討会用

- ※ 第一回検討会以前の段階につき、本内容に誤りがある可能性があります。
- ※ 本パンフレットの内容は改正油賠法が施行された前提で書かれています。
- ※ 本年度中に内容を確認し、改正油賠法施行日以降に解禁することとします。

座 礁 船

対応ハンドブック

～ 座礁船を放置させないために～



写真仮

(公社)日本海難防止協会

挿絵（岡本さん）
座礁船が泣いている
その横で関係者が困っている様子

座礁船の撤去を**船舶所有者**が行うことは法律上あるいは道義上、当然のことであることは言うまでもありません。

しかしながら、座礁船の撤去には多大な費用がかかり、船舶所有者あるいは保険会社が撤去作業を拒み（※1）、当該船舶が長い間放置状態となり、最終的に地方自治体等が費用を負担して撤去した事例（※2）もあります。

本ハンドブックは、座礁海難が発生した場合に、**座礁船が放置されることを防止**することを主眼に、**やるべき事や注意すべき点を時系列に記載**しました。また、必要な情報を書き込むページも設けてあります。

もし海難が発生した場合、本ハンドブックを参考に、漏れのない対応をしてください。なお、海難が発生する前に本ハンドブックを一読されておくことをお勧めします。

※1 保険に加入していたにもかかわらず、船舶所有者の保険契約違反を理由に保険会社が免責を主張、さらに船舶所有者が座礁船撤去に応じない事例が発生している。

※2 同上の原因により、流出油防除及び座法船撤去を青森県が3億6千万円（カンボジア籍貨物船アンファン8号事案）、座礁船撤去を兵庫県が1億7千万円（タイ籍台船ネプチューン号事案）を負担して実施した事例。

※ 表紙写真はアンファン8号座礁事案（国土交通省海事局提供）

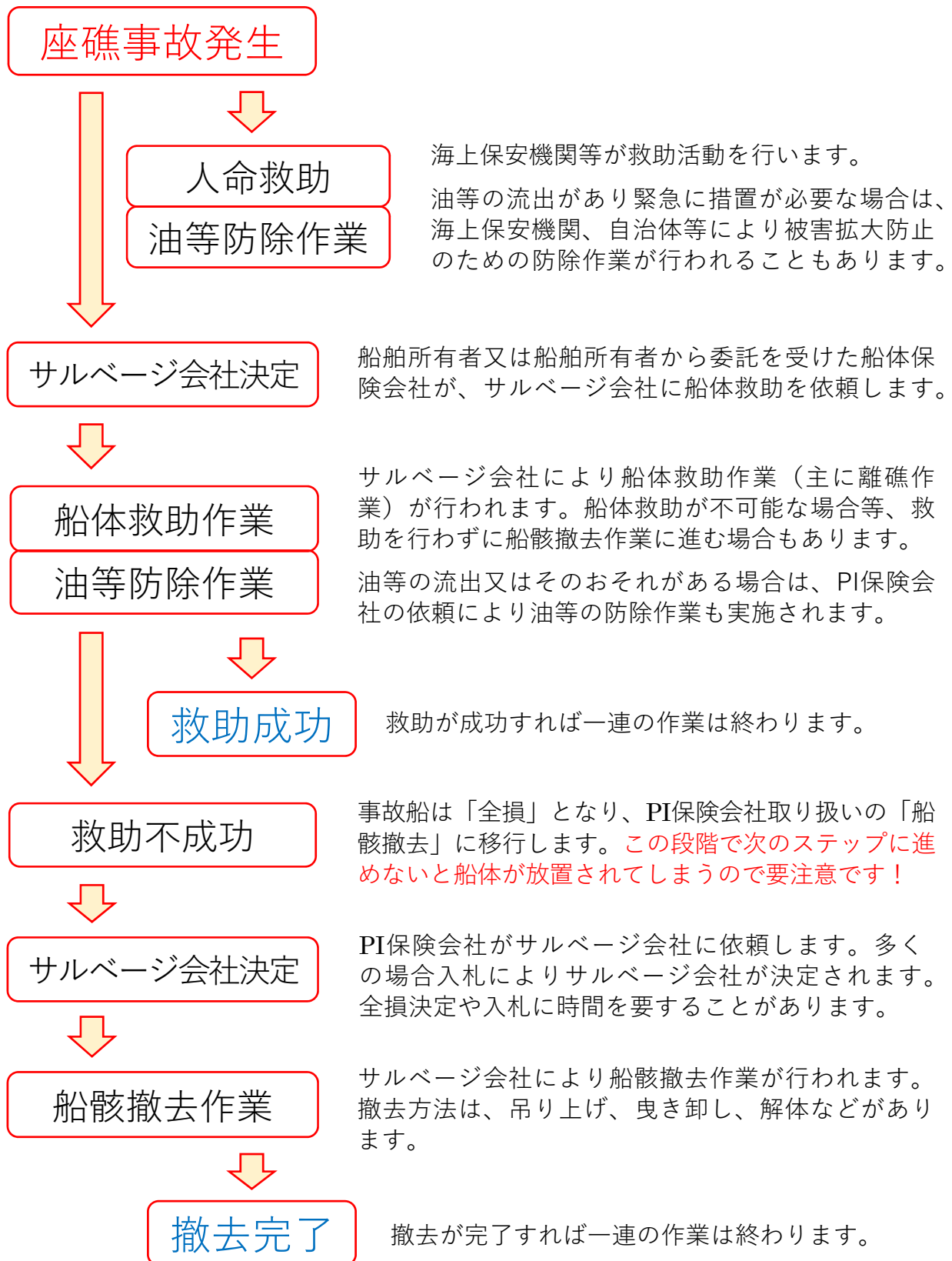
緊急の際はこのページから！

P.4連絡調整会議に参加し、各組織の役割分担を明確化し、情報の共有を図りましょう。

P.6 船体保険会社及びPI保険会社それぞれの連絡先、現場に派遣されたサーベイヤーの氏名、連絡方法を確認しましょう。

P.11 .. 船体撤去を船舶所有者や保険会社が渋る、あるいは拒否した際の対処法を記載しています。

座礁事故の一般的な流れ



船骸撤去を阻害する要因

左図で座礁事故から救助成功・撤去完了までの一般的な流れを示しましたが、P.1に記したとおり、撤去がスムーズに進まないケースもあります。まず、どんな阻害要因があるか見てみましょう。



そもそも保険に入っていない

法令により、保険に加入していない船が日本の港に入港することはできません。しかし、日本に寄港せず、日本沿岸を航行していた船が海難を起し本邦で座礁することがあります。このような場合には特に、座礁船が保険に加入しているのかどうか、早急に確認する必要があります。



船舶所有者が保険契約内容に違反している

このような場合、保険会社が「免責」（保険会社が保険金を支払う責務がないこと）を主張する可能性が高いです。違反の有無・可能性について連絡調整会議（P.4参照）の場合などで保険会社（P.6参照）から情報を得ておきましょう。



座礁船の登録国がナイロビ条約に非加入

日本がこの条約に加入し、あわせて関係法令を改正したことにより、被害者が船骸撤去費用を直接保険会社に請求できるようになりました。（P.18参照） 座礁船の登録国も確認しておきましょう。（ナイロビ条約加盟国はP.20に記載）

連絡調整会議に参加しましょう

油防除や船体救助は多数の機関が関与するため、各機関がバラバラに動くとも効率が悪かったり最悪失敗をしてしまいます。このようなことがないよう関係者が集まり、機関間の調整や情報共有を行うことが重要です。

座礁海難が発生した場合、所管する海上保安部署が連絡調整会議を開催します。まずはその会議に参加しましょう。

しかしながら、座礁船撤去費用や漁業補償等、連絡調整会議とは別個に話し合われる必要がある案件や、話し合いのメンバーが連絡調整会議と異なるケースが往々にしてあります。そのような場合には自治体等が主体となった会議を別途立ち上げる必要があります。

油防除や船体救助あるいは船骸撤去作業の実施には経費の裏付けが必要で、それらの費用は保険会社から支払われます。経費の裏付けがないとサルベージ会社も作業を始められません。早急にこれらの作業が開始されるよう、連絡調整会議には

船舶所有者、保険会社、
保険会社から派遣された
調査員（サーベヤー）
の参加が必須です。

挿絵（岡本さん）
「ここ重要！」

会議参加機関リスト

～ 既存の会議がある場合はメンバー表を貼付しておきます ～
 ～ すぐに使用できるよう連絡先も記入しておきましょう ～

記入します

海保が主催する連絡調整会議のメンバー
 自治体等が開催する会議のメンバー

参加機関	電話番号・担当者等		

参加することが望ましい機関の例（赤字は参加が必須）

都道府県防災・環境・港湾部局、市町村担当部局
 海上保安部、警察、消防、漁業関係者

前もって決めておく
 メンバー

船舶所有者、船体保険会社（サーベイヤー）、PI保険会社（サーベイヤー）
 油防除会社、サルベージ会社

船体保険・PI保険を把握しましょう

油防除や船体撤去（船体救助・船骸撤去）は、**船体保険会社**や**PI保険会社**の依頼を受けた専門業者がこれに当たります。これらの作業が確実に実施されるため、保険会社を把握しておくことが重要です。把握した内容を以下に記載し、連絡調整会議で情報共有しましょう。

また、現場には保険会社から調査員（**サーベイヤー**）が派遣され、状況を調査したり保険会社に報告をします。このため現場における連絡窓口としてサーベイヤーの氏名や連絡方法（携帯番号等）も把握しておきましょう。

記入します

船体保険会社：

会社所在地（国）・連絡先：

サーベイヤー氏名・所属：

サーベイヤーとの連絡方法：

記入します

PI保険会社：

会社所在地（国）・連絡先：

サーベイヤー氏名・所属：

サーベイヤーとの連絡方法：

記入します

[illegible]

受領した名刺を貼付して保存しておきましょう

This image shows a full page of blank graph paper. The grid consists of thin, light green horizontal and vertical lines forming small squares across the entire page. There are no margins, text, or other markings present.

会議の進み方

最初は手探り状態であることが多いです
しかし船体が放置されることを防ぐため
早急に関係者を集め会議を開催してください
船舶所有者側の会議参加は必須です

会議では主に次の事項が話し合われます。

- ・ 本船の詳細、状況
- ・ 海上保安部による調査報告
- ・ 船体救助、船骸撤去の方針及び見通し
- ・ 油防除体制

状況は日によって変わっていきますので、会議は毎日開催されます。（一日の作業が終わった時点が多い。状況が落ち着いてくると会議の開催が隔日になってくることがある。）

以降、本ハンドブックでは船骸撤去にフォーカスして説明していきます。

P.2をご覧ください。この中で船体救助が成功すればもう本ハンドブックは必要ありません。しかし船体救助が不成功、あるいは船体が大きく破損し船体救助を行わないこととなった場合は**船骸撤去**に移行します。

座礁事故では船体救助や漁業被害補償等、金額のかかる問題が次々と発生します。そして船骸撤去も金額がかかるがゆえにトラブルになる確率が高い作業です。

以後、順を追って問題点、対処法を記載します。

トラブル解消



船骸撤去の予定がなかなか示されない

船体救助が不能、あるいは採算が合わないことが確認されるまでは船骸撤去に移行することができません。これらの判断は船舶所有者・船体保険会社・PI保険会社等関係者で合意される必要があり、関係者が国外所在である場合は合意に時間を要することが多いです。

通常現場にはこれら関係者から依頼された調査員（サーベイヤー）が派遣されますが、彼らの権限は限られており、彼らに船骸撤去の遅れを追及しても彼らにはどうすることもできないのが実情です。

当事者とすればイライラが募るのは仕方のないことですが、船骸撤去を早期に確実に実施させるには、サーベイヤーから彼らの依頼者に正確な情報を遅滞なく伝達させ、早期に判断を得るよう仕向けるのが得策です。

ところで、サーベイヤーによっては現場との接触を嫌う人がいるのも実情です。サーベイヤーを過剰に追求しても得るものではありませんが、サーベイヤーとの連絡を絶たれぬよう、また関係者間の情報共有を確実にするため、会議には必要の都度出席してもらいましょう。

彼らの出席を担保するため、自治体や関係官庁を含めた会議メンバーとの間で、口頭でもよいので出席の了解を取り付けておくとい良いでしょう。そしてその内容を詳細に記録しておくことが重要です。



船骸撤去を渋る

保険契約違反や船骸撤去費用が高額なため、保険会社が船骸撤去を渋る、あるいは拒否することが考えられます。このような場合、こちらが冷静に対応しなければ最悪の場合、サーベイヤーが現場を引き払ってしまう可能性もあります。このような場合には冷静を保ち、あらゆる方策で相手を説得するべきです。以下、方策例を記載します。以下の例以外の手段があれば躊躇なくその手段も講じていきましょう。

○ 船舶所有者への命令、行政指導、勧告等

法的根拠は船舶所有者や保険会社に対する強力な武器となります。また法的根拠がなければ動かない保険会社もあります。たとえ保険契約違反による留保理由があったとしても、本邦の官憲が発する撤去命令等を反故にすればれっきとした法令違反になります。また行政指導や勧告であったとしても、船骸撤去に進む重要な足がかりとなります。遅滞なくこれらが発動されるよう、関係官庁とも連絡を密にし、働きかけを行いきましょう。

○ サルベージ会社との情報共有

日本のサルベージ会社はこのような悩ましい問題に過去何回も遭遇しており、ノウハウが豊富です。保険会社によって対処法も変わってきますし、サルベージ会社との情報共有はとても有益です。

○ 海事弁護士の起用

海事を専門とする弁護士は、船骸撤去に関する法律に明るいのみならず、今までの豊富な経験でもって相手方と交渉してくれることが期待されます。時間が経って後戻りできない状況になる前に相談してみるのも有効です。

トラブル解消

○ 外交ルートを活用

相手が外国である場合、こちらの窮状を外交ルートを通じ、相手の船舶所有者、保険会社（あるいは当該外国政府）に訴えるという手段もあります。これには自治体・政府を通じ、日本国から相手国への橋渡しが必要です。過去に外交ルートを通して訴えたことにより問題を解決した例もあり、有効な方法となり得ます。

○ マスコミへの情報提供

地球環境が国際的に叫ばれている昨今です。放置船も地球の環境を悪化させる大きな一因ですので、船を放置するという悪行をマスコミを通じて世間に発信することも重要です。

○ ナイロビ条約加入と油賠法改正

日本が**難破物除去ナイロビ条約**（正式名：二千七年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約、本紙では「ナイロビ条約」と記載します）に加入し、それに伴って**船舶油濁損害賠償保障法**（本紙では「油賠法」と記載します）が改正されたことにより、難破物（座礁船の船骸を含む）の撤去にかかった費用を被害者が直接保険会社に請求できるようになりました。

船舶所有者が船骸撤去に応じない場合は、保険会社に対し「もし船骸撤去を行わない場合は、国内法により代執行を行い、国内法によって貴保険会社に請求を行う」旨を主張しましょう。保険会社からすると、「自社が関与せずに費用を請求されるよりは、自社が関与し、費用を合意した上で船骸撤去を行うほうが得策である」という意識付けになります。

なお、船舶所有者や保険会社がナイロビ**非**条約締約国に所在する場合でも、上述のとおり国内法によって保険会社に直接請求することはできるので、圧力になるでしょう。

また、保険会社も船骸撤去に応じない場合は、国土交通省の地方機関に陳情する（＋その旨を保険会社側に伝達する）という方法もあります。

座礁船チェックリスト

OKなら「✓」を、NGなら「✕」を、適用がない場合は「－」を記入。漏れがないか確認しましょう。

記入します

- ☐ 海保が開催する連絡調整会議に参加した
- ☐ 自治体等が主体となった会議が開催された
- ☐ 会議に船舶所有者側が参加している
- ☐ 船舶所有者・保険会社が判明した
- ☐ 保険内容に障害がないことが判明した
- ☐ 船体を救助する業者が決まった
- ☐ 船体の救助作業が始まった
- ☐ 船体が救助された
- ☐ 船骸撤去に進むことが決まった
※ 決まらない場合はP.11～13参照
- ☐ 船骸を撤去する業者が決まった
- ☐ 船骸の撤去作業が始まった
- ☐ 船骸が撤去された

保険会社に費用を直接請求する

～ 改正油賠法に基づく請求 ～

～ 保険会社が賠償に応じないときの最終手段 ～

船舶所有者が座礁船を放置した場合、法令等（※）に基づき、船舶所有者に**撤去命令**を発出します。

※ 港則法、港湾法、海上交通安全法、海岸法、海洋汚染防止法、及び条例

船舶所有者が船骸撤去に対応しない場合、上記法令等に基づいて**行政代執行**を行い、**撤去費用を直接保険会社に請求**します。

（保険会社への請求方法と注意点）

- 保険会社への請求方法について特に決まった様式や方法はありませんが、請求額を証明する**資料・証憑を付した英文の請求書**を保険会社に送付します。
- 資料・証憑とは、撤去作業の写真や撤去業者の日報、被害者（多くの場合、地方自治体）と船舶所有者及び保険会社との連絡記録等です。
- 保険会社が被害者との交渉を拒んだり、満足できる賠償額を提示しない場合（船主責任制限法の責任限度額を主張する可能性もあります）には、当該保険会社を相手とした訴訟を（海外の保険会社であっても）**日本の裁判所**に提起します。そしてその判決を以って当該保険会社に改めて請求を行うことになります。
- 油賠法に基づく保険会社による保障制度は、国交省による承認手続きを経て行われるものであることから、保険会社が適切な対応をしない場合には、国交省から直接、あるいは外交ルートを通じ、当該保険会社に対し適切な対応をとるよう働きかけをすることも有効な対応であると思われます。
- 船骸撤去を命じるための根拠法の存在や、根拠法に基づいた撤去命令の有無等、その後の請求手続きを確実にを行うため、事故の初期段階から海事弁護士への依頼を考慮すべきです。この場合、海外渉外事案が主となるため、海外にネットワークを有する海事弁護士であることが望ましいです。

《参考》PI保険とは ～ 船体保険との違い ～

PI保険とは、Protection & Indemnity 保険の略で、日本語では船主責任保険と訳します。P&I保険と記載されることもありますが、日本では「**ピーアイ保険**」と呼ばれます。

海難事故が発生した場合、基本的には**船体保険**が対応し、サルベージ会社に委託して**船体救助**が行われます。しかし、船舶が物理的に助からない、助けても修理代がかさみ経済的でないと判断された場合は保険上「**全損**」扱いとなり、以後は**PI保険**による**船骸撤去**へと移行します。

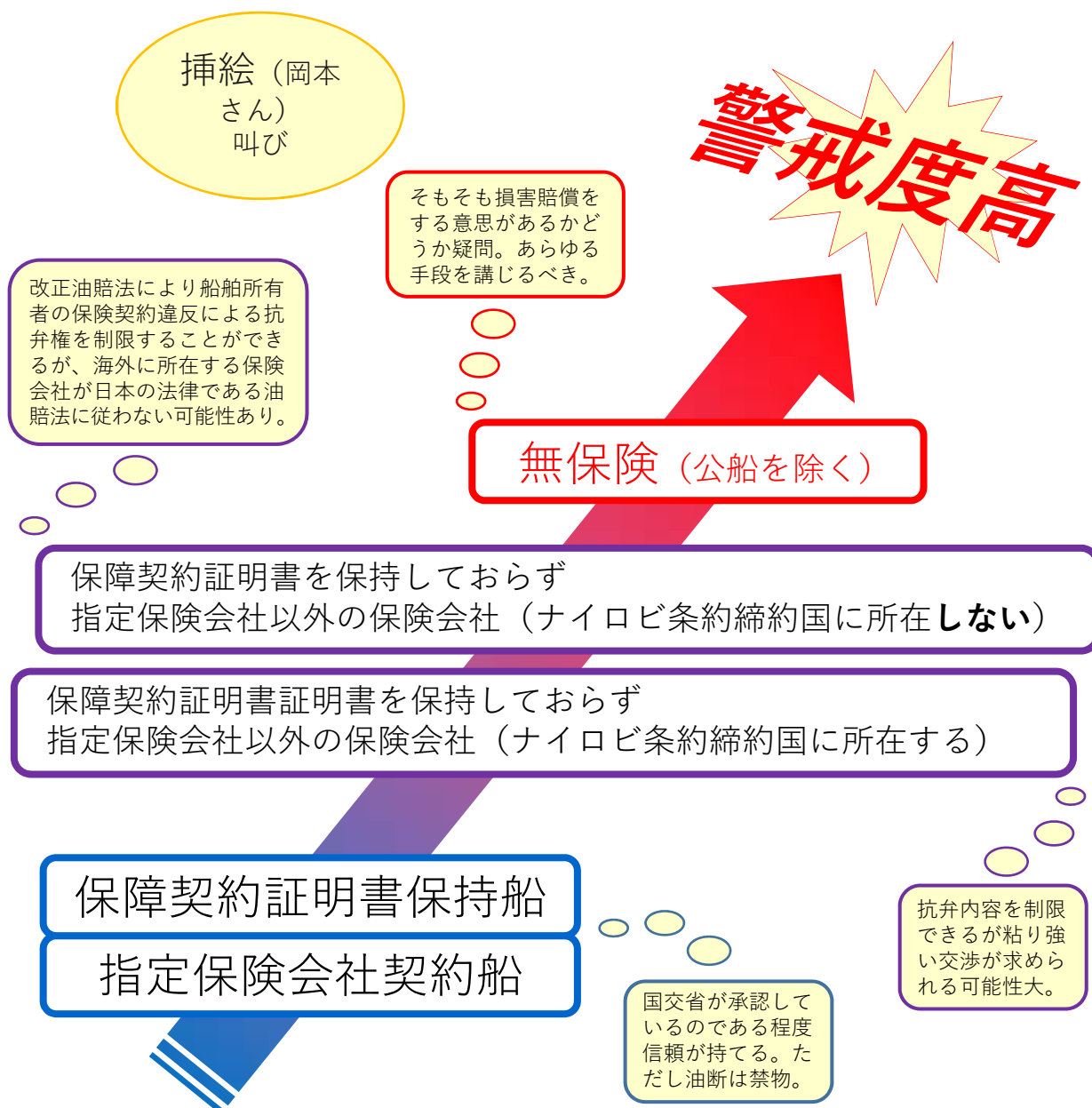
国内においては、日本船主責任相互保険組合（通称「ジャパンピーアイ（JPI）」）や漁船保険組合が代表格です。これらの組合は、名称のとおり船主の利益を保護する組織でした。また、現在では一般の保険会社もPI保険を扱っています。

日本国外にも多数のPI保険会社がありますが、実際のところ保険会社によって財政状況に違いがあり、行政の命令・勧告等に後ろ向きな会社があるのが実情です。そのようなPI保険会社であれば、撤去に関する話し合いで難航することが予想されます。このため、座礁事故が発生した場合には、PI保険会社がどのような会社であるか確認することが重要です。

日本に入港する船舶は、改正油賠法に基づき、**保険加入が義務付け**られており、P20に示す**指定保険会社**の保険に入っているか、それ以外の保険会社であれば、国土交通大臣が発行する**保障契約証明書**を保有しなければなりません。ただし、国際総トン数100トン未満の船舶は義務付け対象外のため要注意です。

船骸撤去費用はPI保険から賄われます

～ 実際のところPI保険会社によって撤去の困難度が変わってきます ～



- ・ 日本に入港する船には油賠法に基づく保険の加入が義務付けられています。
- ・ 日本に入港しない船が座礁事故を起こす確率は高くはありませんが皆無ではありません。
- ・ 上の図は一般的な概念であり、保険会社によってその対応はまちまちです。
- ・ あくまでも目安とし、船骸撤去されるまで、注意を怠らないようにしましょう。

《参考》 ナイロビ条約とは ～ 保険会社に費用を直接請求する ～

保険会社から
費用が支払われる
イメージ図

通常は、油防除や船体撤去に係る費用は保険会社から作業を請け負った会社に支払われます。

ところが、船舶所有者が保険契約違反をしていた場合、保険会社はそれを理由に免責を主張、結果船体撤去が行われない事例が発生していました。

保険会社が
費用の支払いを拒否する
イメージ図

保険会社に
直接費用を請求する
イメージ図

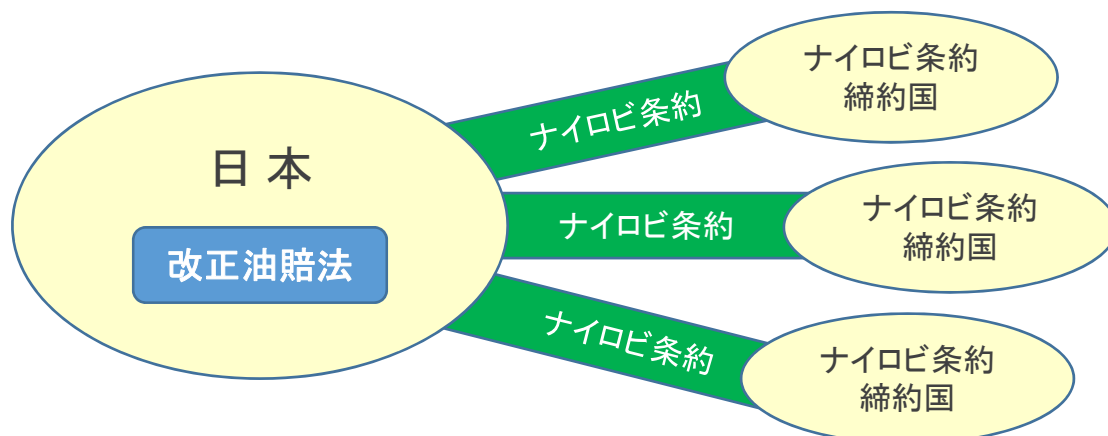
ナイロビ条約では、このような場合でも被害者は保険会社に対し直接費用を請求できるようになり、日本においては改正油賠法によりその効力が担保されます。

日本がナイロビ条約に加盟したことにより、保険会社に直接請求できるようになったことで、船舶所有者が失踪したり、船舶所有会社が解散してしまった場合でも賠償が得られることが期待されます。

条約と国内法

～ 日本は条約を締結するとそれに対応する国内法を整備します ～

ナイロビ条約（二千七年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約）締結に伴い、日本では**油賠法**（船舶油濁損害賠償保障法）が改正されました。（これを「**改正油賠法**」と呼びます） これらの関係を図にすると以下のとおりとなります。



- 1、日本とナイロビ条約締約国との間では、ナイロビ条約に記されている事項が共通の了解事項となっている。
- 2、一方、非締約国との間では共通の了解事項とはなっていない。
- 3、しかしながら日本国内で座礁した船舶の船舶所有者や保険会社は日本の法律（改正油賠法）の適用を受ける。
- 4、そして改正油賠法では次の事項が規定されている。
 - 座礁船撤去費用に係る損害について被害者が直接保険会社に請求できる
 - 保険会社は契約違反を理由に被害者からの請求を拒めない

たとえ船舶所有者が座礁船撤去を行わず、地方自治体等によって撤去した場合でも、改正油賠法によってその費用を保険会社に請求する仕組みができました。（ただし、請求はできても支払義務までは担保されてはいません。）

指定保険会社や保険契約証明書が発行された保険会社であれば、指定解除、あるいは当該社に係る証明書の発行停止というペナルティーも想定されるため、ある程度の影響力が及ぶものと予想されますが、それらの保険会社以外であれば順当に事が進まない可能性があります。そのような場合には海事弁護士に依頼する、外交ルートを使う等、有効と思われる手段を行使しましょう。

指定保険者（指定保険会社 34社）

《 国土交通省告示第466号 平成31年3月29日 》

日本船主責任相互保険組合
漁船損害等補償法第四条の漁船保険組合
アシュアランスフォアニング・ガード・イェンシディグ
共栄火災海上保険株式会社
ザ・ソサイエティー・オブ・ロイズ
ザ・ノース・オブ・イングランド・プロテクティング・アンド・インデムニティー・アソシエーション・リミテッド
ザ・ブリタニヤ・スチーム・シップ・インシュアランス・アソシエーション・リミテッド
ザ・ユナイテッド・キングダム・ミューチュアル・スチーム・シップ・アシュアランス・アソシエーション（ヨーロッパ）リミテッド
スイス・リー・インターナショナル・エスイー
損害保険ジャパン日本興亜株式会社
大同火災海上保険株式会社
東京海上日動火災保険株式会社
三井住友海上火災保険株式会社
American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
Gard P.&I. (Bermuda) Ltd.
Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited
Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (The Swedish Club)
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
The North of England P&I DAC
The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)
The Standard Club Asia Ltd
The Standard Club Ireland DAC
The Standard Club Ltd
The Standard Club UK Ltd
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
中国人民財産保険股份有限公司
中国船東互保協会
QBE UK Limited
The Korea Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association
Korea Shipping Association
Amlin Insurance SE

ナイロビ条約加盟国（49カ国）

（2020.XX.XX現在）

アルバニア、アンティグア・バーブーダ、イギリス、イラン、インド、オランダ、カナダ
ガイアナ、ガボン、北朝鮮、キプロス、クック諸島、クロアチア、ケニア、コモロ
コンゴ共和国、サウジアラビア、シンガポール、スイス、スウェーデン
セントクリストファー・ネービス、中華人民共和国、ツバル、デンマーク、トンガ、ドイツ
ナイジェリア、ニウエ、バハマ、パナマ、パラオ、フィンランド、フランス、ブルガリア
ベリーズ、ベルギー、ポルトガル、マルタ、マレーシア、マーシャル諸島、マダガスカル
南アフリカ、モロッコ、ヨルダン、リベリア、ルーマニア
日本

座礁海難の現場で使われる用語

単語	意味
アバンダン（する）	船体救助を諦めて船を「全損」扱いにする。「船体」が「船骸」と呼び方が変わる。直訳は放棄。
クレーン船	字のとおりクレーンが設置された台船。国内では4千トン吊りのものがある。船体救助や船骸撤去作業で使用されることがある。
コンソーシアム	共同事業体。作業が大掛かりになった場合、複数のサルバーがコンソーシアムを形成することがある。
サルバー	サルベージ会社。
サーベイヤー	保険会社から派遣される調査員。保険会社の代理人を兼ねる場合もある。どれだけ権限を持っているかケースバイケースなので注意を要する。
タグボート	曳船。通常は船や台船を曳航する船であるが、砂浜に打ちあがった座礁船をタグボートで曳き下ろしたりする。
ノーキュアノーペイ	船体救助作業等において契約した作業が成功しなかった場合、費用が支払われない仕組み。
ピーアイ	PI保険、あるいはPI保険会社。
ペイしない	費用対効果が悪い。「ペイしないのでアバンダンする」ケースも多い。
レック	沈没、あるいは沈船。
連絡調整会議	座礁海難が発生した際に海上保安部署が開催する会議。
ロイズ	ロンドンにある保険請負業者が集まる保険取引所。
SEP船	自己昇降式作業台船。台船から複数の杭を海底に伸ばし、台船自体を海面上に上昇させて作業を行う。波の影響を受け難いため時化に強く、揺れないため作業効率が良い。船体救助や船骸撤去作業で使用されることがある。

海難現場では通常使われない専門用語が使用されます。分からない用語があった場合には躊躇せずその意味を発言者に確認しましょう。場合によっては互いに意味の取り違いが発生する場合もあり、以後の交渉をスムーズに進めるためにも相互の意思相通は重要です。

挿絵（岡本さん）
裏表紙の絵の縮小

最後に

本パンフレットによる対策を講じたにも拘わらず撤去費用を回収することができなかった場合、港湾区域、海岸区域、漁港区域における廃船処理事業に係る補助制度を利用できる可能性があります。それぞれの区域を担当する国交省、農林水産省の地方機関に相談しましょう。

もし、日本の法令等に基づく撤去命令に従わない、あるいは日本の裁判所で確定した賠償額の支払いに応じない保険会社があった場合には、そのような不適切な会社が健全な保険会社界から淘汰されるよう、世間、特に海事世界に公表していくことも必要だと考えます。

本ガイドブックは、放置座礁船撲滅を目的として、（公財）日本海事センター補助の下、専門家、関係官庁のご指導を仰ぎながら作成したものです。ガイドブック作成に携わった方々に感謝申し上げるとともに、本ガイドブックが皆様のお役に立てますことを祈念致します。

（公社）日本海難防止協会

座礁船対応ハンドブック

令和2年3月

公益社団法人 日本海難防止協会 発行

平成31年3月8日
海事局安全政策課

「船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案」を閣議決定
～海難等による汚染等損害からの被害者保護を図るための措置を講じます～

船舶から流出等した燃料油による汚染損害及び座礁船舶等の難破物の除去等の費用に係る損害について、被害者保護の充実を図るための措置を講ずる「船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案」が、本日閣議決定されました。

I. 背景

海難等により発生した燃料油による汚染損害や難破物の除去等の費用に係る損害から被害者を保護するため、船舶油濁損害賠償保障法では、我が国に入港する一定の外航船舶に対し、これらの損害を賠償するための保険の加入を義務付けてきたところです。

一方で、近年、船舶所有者の保険契約違反により保険会社から保険金が支払われず、船舶所有者による賠償もなされない事例が発生していることから、国際条約を国内法制化することにより、これらの損害の被害者への賠償が確実に実施されるための措置を講ずる必要があります。

II. 概要

本法律案は、燃料油汚染損害の民事責任条約及び難破物除去ナイロビ条約の規定に合わせ、以下の措置を行うものです。

(1) 保険会社への直接請求権の付与

燃料油による汚染損害及び難破物の除去等の費用に係る損害について、賠償責任を負う船舶所有者が、自身の保険契約違反により保険金の支払を受けられず、その責任を履行しなかった場合でも、被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払を直接請求できることとします。

(2) 外国の裁判判決の効力

燃料油汚染損害の民事責任条約では、条約締約国の裁判所が下す判決の締約国間の相互承認を規定しています。このため、同条約に基づく損害賠償請求について、締約国の裁判所が下す判決が、我が国においても効力を有することとします。

(3) 保険契約締結の義務化

燃料油による汚染損害及び難破物の除去等の費用に係る損害に対する保険契約の締結義務付けを、既に義務化されている一定の外航船舶に加え、一定の内航船舶等にも拡大することとします。

(4) その他

(3)により義務付け拡大する船舶について、保険契約の締結を証する証明書の交付、国土交通大臣による報告の徴収及び立入検査等の適用対象とすることとします。



【問い合わせ先】 海事局安全政策課 本村、西室、堀内

TEL : 03-5253-8111 (内線 43-525、43-524、43-528)

03-5253-8939 (直通) FAX : 03-5253-1642

●船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 海難等による汚染等損害から被害者を保護するため、船舶油濁損害賠償保障法では、入港船舶（100トン以上の外航船舶）に対し、損害（燃料油による汚染、座礁船等の撤去費）を賠償するための保険の加入の義務付け等を措置。
- 一方で、近年、海難事故において保険会社から**保険金が支払われず、船舶所有者による賠償もなされない事例**が発生。

＜日本近海における近年の海難事故で被害者への賠償がなされなかった事例＞

青森県深浦沖における**座礁及び燃料油汚染事故** (カンボジア籍貨物船アンファン8号 2013.3)

- 船舶所有者の保険契約違反（損害拡大防止義務違反）により、保険会社が免責を主張した結果、保険金が支払われなかった。その後、船舶所有者による処理ができず**放置**。
- 青森県の負担で油膜の防除措置及び座礁船の撤去を実施。



兵庫県淡路島における**座礁事故** (タイ籍台船ネプチューン号 2016.5)

- 船舶所有者の保険契約違反（出国前の保険会社による検査の際に指摘された事項の修理未実施）により、保険会社が免責を主張した結果、保険金が支払われなかった。その後、船舶所有者による処理ができず**放置**。
- 兵庫県の負担で撤去を実施。



国際条約※の国内法制化により、被害者への賠償が確実に実施されるための措置を講ずる必要

（※）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（燃料油汚染損害の民事責任条約）
2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約（難破物除去ナイロビ条約）

法案の概要

①保険会社への直接請求権の付与

- 海難等により発生した燃料油による汚染損害及び難破物除去等の費用に係る損害について、船舶所有者等に責任が発生した際に、被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払を直接請求できる旨を規定
- 保険会社は船舶所有者の保険契約違反を理由に、被害者からの請求を拒めない（直接請求を受けた保険会社の被害者に対する抗弁内容を制限）

②外国の裁判判決の効力

- 燃料油汚染損害の民事責任条約では、条約締約国の裁判所が下す判決の締約国間の相互承認を規定。このため同条約に基づく損害賠償請求について、締約国の裁判所が下す判決が、我が国においても効力を有する旨を規定

③保険契約締結の義務化

- 総トン数1,000トンを超える船舶について、燃料油による汚染損害に対する保険契約の締結を義務化
- 総トン数300トン以上の船舶について、難破物除去等の費用に係る損害に対する保険契約の締結を義務化
- ➡ 既に義務化されている100トン以上の外航船舶に加え、条約の規定に基づき一定の内航船舶等についても義務付け対象を拡大

④その他

- 国土交通大臣による保険契約の締結を証する証明書の交付、国土交通大臣による報告の徴収及び立入検査等について、義務付け対象を拡大する船舶にも適用 等

直接請求の効果（イメージ）



被害者は保険会社に直接請求を行い、賠償額の支払を受けることができる（保険会社は船舶所有者の保険契約違反を理由に、被害者からの請求を拒めない）

【目標・効果】

- 保険加入により船舶所有者の賠償義務の履行を担保することで、損害を被った被害者の保護を図る。
- （KPI）条約に基づく保険対象船舶の燃料油による汚染損害及び難破物除去等の費用に係る損害について
 - ・日本籍船の責任限度額以上の保険加入率 90%（2017年度）→100%（2020年度）
 - ・保険契約違反を理由に保険金が支払われず、被害者に賠償がなされないケース 0件（2020年度以降）

座礁船撤去に係る仕組みの調査検討

第1回検討会 議事概要

1. 日時： 令和元年 10 月 18 日（金曜日） 13：30～15：30

2. 場所： 日本海難防止協会 会議室

3. 議事：

（1）挨拶：日本海難防止協会 常務理事

（2）委員・関係官庁・事務局 紹介

（3）座長選任

（4）議事

① 検討会の目的及び今後の予定について

② 座礁船対応ハンドブックについて

（5）その他

4. 配布資料：

（1）議事次第、座席表、委員名簿

（2）船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案 報道発表・概要資料（国土交通省）

（3）座礁船対応ハンドブック（検討会用）

5. 開会等：

第1回検討会の開催にあたり、事務局である公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事 鏡信春が挨拶を行った。次に、事務局より出席者の紹介が行われた後、本検討会の座長として海上保安大学校名誉教授 古室雅義委員が選任された。

6. 議事概要：（○：委員・関係官庁からの発言、□：事務局応答）

（1）検討会の目的について

本検討会の目的について事務局より説明が行われ、次のとおり補足説明がなされた。

○ 本ハンドブックの解禁は来年春頃の船舶油濁損害賠償補償法（以下、油賠法）の改正後と説明があったが、同法の改正について関係者への丁寧な説明が必要なことから、法改正は5月頃になる見込みである。

□ 承知した。本ハンドブックは改正を前提として作成し、解禁・発送は改正後としたい。

(2) 座礁船対応ハンドブックについて

資料「座礁船対応ハンドブック（検討会用）」について事務局より説明が行われ、次のとおり質疑応答が行われた。

【1】

- 表紙の「座礁船を放置させない」とは、船舶所有者に座礁船を放置させないということか。
- その通りである。法律上、座礁船の撤去は一元的には船舶所有者に責任がある。ただし実務上は、保険会社も対象となるものと考えられる。
- 自治体や関係官庁を対象に配布するということであれば「放置しない」という表現が適切かとも考えたところ。承知した。

【2】

- P.1 の「しかしながら ～ 地方自治体等が費用を負担して撤去した事例もあります。」について、法的根拠はあるのか。
- 撤去命令の根拠は、海洋汚染防止法及び海岸法等である。命令を出すか否かについては場合によることが多く、質の良い保険会社は撤去に応じてくれるが、悪い会社は法に基づく撤去命令が無ければ撤去に応じない場合がある。
- 海岸法等に基づき自治体から撤去命令が出され、船舶所有者がその命令に応じなければ、代執行という形で自治体が撤去を行なうことになる。そしてその撤去費用を船舶所有者に請求することになる。
- P.15 に撤去命令の根拠として、「港則法、港湾法、海上交通安全法、海岸法、海洋汚染防止法、及び条例」がある旨を記載している。どの法令を適用するかについては場合によるため、本ハンドブックにどの法令を根拠となるかまでは記載することが難しい。

【3】

- P.1 の「やるべきこと」という表現は、「やらなくてもよいこと」があるとも解釈できてしまう。「やらなくてはいけないこと」に修正してはいかがか。
- 「やるべきこと」という表現は、連絡調整会議、サーベイヤーとの交渉、外交ルートの活用、マスコミへの情報提供及び海事弁護士の起用等の対応を指したものである。これらは、やらなくてはいけないこともあるが、一部は必ずしもやらなくてはいけないことではないことから「やるべきこと」と表記した。

【4】

- P.1 の「もし海難が発生した場合、本ハンドブックを参考に、漏れのない対応をしてください。」とは、「海難が発生するという前提で読んで欲しい」という意味か、それとも「普段からの備えとして、予め本ハンドブックの内容を心に留めて欲しい」という意味か。
- 後者である。

【5】

- P.1の「※1 保険に加入していたにもかかわらず、船舶所有者の保険契約違反を理由に保険会社が免責を主張、さらに船舶所有者が座礁船撤去に応じない事例が発生している。」について、船舶所有者の保険契約違反の代表例として、PSC 違反等の事例を追記してはいいかがか。
- 事例を追記する。

【6】

- 「緊急の際はこのページから！」について、該当のページの下端部を赤くする等して見つけやすくしてはいいかがか。
- そのように工夫する。

【7】

- P.2の海上保安機関の対応について、「油等」と表現したのは油の他に HNS もあるためである。この他に「油等」または「油」と表現した方が良い部分があればご指摘頂きたい。
- 現時点で特段気になる部分は無い。

【8】

- P.2の船骸撤去作業時のサルベージ会社決定について、船体救助作業時と別のサルベージ会社を選んでもいいのか。
- その通りである。入札の結果、最も安く札を入れた会社を選ばれる。
- 最も安く、また技術的に最も信頼できる会社を選ばれるだろう。撤去方法として自治体が解体を望まない場合もあり、自治体の工法に関する希望にもよることである。
- 通常、船体救助と船骸撤去のサルベージ会社は同じ会社であることが多いのか。
- ケースバイケースである。
- 船骸撤去作業も含めた入札ではないのか。
- 船体救助作業と船骸撤去作業は別契約である。
- 船骸撤去作業についてはPI 保険会社がサルベージ会社に依頼するのか。例えばその仕様書の内容に地方自治体が介入することは可能か。
- （質問前半について）その通りである。（質問後半について）自治体の希望をサーベヤーがどれだけPI 保険会社に伝えられ、どれだけPI 保険会社が受け入れるかによる。

【9】

- P.3の「そもそも保険に入っていない」について、領海通航時に保険について確認することはないのか。
- 本邦に入港する場合は通報により確認するが、無害通航により領海を通航する場合には確認することはなく、それらの船に保険を加入させる法的根拠も無い。

- 台風避航の際に緊急入域した無保険の船が座礁した等、不可抗力の場合は対応が異なるのか。
- 対応に過失の有無は関係ない。

【10】

- P. 3 の「座礁船の登録国」という表現について、「座礁船の旗国」という表現の方が良いのではないかと。自治体の関係者には馴染みのない表現である可能性もあるため、検討して頂きたい。
- 注釈を追記し、旗国、船籍国の説明を加える。

【11】

- P. 4 の「海上保安部署による連絡調整会議」について、事故原因調査や人命救助の他にどこまでの内容を扱うのか。
- 連絡調整会議では、P. 2 に記載の初期段階の防除措置、すなわち海上保安部署の所管する対応までが会議の対象となる。
- 船体救助等に関する費用の話についてはいかがか。
- 費用自体についての話し合いは行われませんが、船骸が放置されないよう、連絡調整会議の場で強い指導を行うことがある。

【12】

- 「自治体等が主体となった会議」がうまく開催できれば良いが、その主体が自治体となるか漁業協同組合が主体となるか等、その方向性等については記載しないのか。
- 方向性については自治体の実力によって異なってくると思われる。不慣れな自治体の場合は、初めは海上保安部署が主導して連絡調整会議を開催し、その会議の様子を見て自治体が別の会議立ち上げの必要を判断することになると思う。過去のマリタイムガーデニア号の事故では、舞鶴海上保安部による連絡調整会議開催に引き続き、京都府、福井県による会議が開催された。
- 「海上保安部署による連絡調整会議」の他に、「自治体等が主体となった会議」も別途必要である。座礁船の撤去とは少し異なるかもしれないが、放置座礁船による漁業補償等の問題については自治体による会議で協議される。「海上保安部署による連絡調整会議」とは何か、もう少し定義を明確にできればと思う。
- 「自治体等が主体となった会議」についても、実際に何をするのかがわかりにくいので、実際の例を追記してはいかがか。
- 「海上保安部署による連絡調整会議」では〇〇を、「自治体等が主体となった会議」では〇〇を扱う、のように夫々具体的に記載すればわかりやすいだろう。
- P. 10 も含め、自治体関係者にとってわかりやすくなれば良いと思う。
- 承知した。

【13】

- 外国の保険会社の場合は、サーバイヤーも外国人であるのか。
- その可能性もある。大きな事故では日本人と外国人のサーバイヤーがペアになる場合もあるが、軽微な事故であれば、日本人あるいは外国人が単身、保険会社からの指示に従って対応するのではないか。
- 外国人のサーバイヤー単独では言葉の問題もあるため、通訳が必要となる場合もあるだろう。
- 実際に、連絡調整会議に参加したサーバイヤーが何をすれば良いか分かってなかったことがあった。その際は海上保安部署が初めのうちは会議の主体となり、徐々にサーバイヤーに会議の主体になってもらった。

【14】

- P. 6 について、船体撤去の責任は一元的に船主にあることから、船主の情報も記録する必要があるのではないか。
- 船主の情報を記入する欄を設ける。

【15】

- P. 10、11 について、「関係者」「船舶所有者側」「当事者」「早期に判断を得る」「必要の都度」という表現は抽象的である。具体的に記載してはいかがか。
- 注釈を追記などして具体的になるようにしたい。

【16】

- P. 12 の「サーバイヤーが現場を引き払ってしまう可能性」について、現場を引き払う際の契約期間の問題が生じることは無いか。契約期間が終了していない場合はどうするか。過去にサーバイヤーが引き払ってしまった事例はあるか。
- 座礁船が放置されたということは、サーバイヤーが現場を引き払ったということであると考えられる。
- それは契約期間の終了によるものなのか。なぜそのような事態が生じるのか。
- そもそも契約期間というものはないのではないか。決着をつけるという契約内容であるため、決着がついたとサーバイヤーが判断し、引き払ってしまったものと考えられる。そのような場合には外交ルートという手段を使わなければならないだろう。
- サーバイヤーの契約については期間が決められてないことが多い。
- ちなみに油防除を行った経験から、油防除の契約には期間や費用というものが存在せず。このため防除費用の交渉は油防除が終わった時点で行われるため、とてもタフな交渉が行われる。船の事故に関してはこのような事例が多い。

【17】

- P. 12 の「また、法的根拠がなければ動かない保険会社もあります。」という表現は、法

的根拠がなければ何もできないように解釈できてしまう。この表現は不要ではないか。

☐ 削除する。

【18】

☐ P. 12 の「本邦の官憲」とは、海上保安庁を指すのか。

☐ 国の場合は海上保安庁のみではなく、例えば港湾法が適用される場合はそれを所管する海事局になる。注釈を追記したい。

【19】

☐ P. 12 の「日本のサルベージ会社はこのような悩ましい問題に過去何回も遭遇しており、ノウハウが豊富です。」について、サルベージ会社の入札に外国の会社も参加するのであれば、便宜供与とならないか。

☐ 表現を検討させて頂く。

【20】

☐ P. 13 の「外交ルートの活用」について、日本から相手国への橋渡しは自治体、国のどちらが行うのか。

☐ 国が行うことになる。

【21】

☐ P. 13 の「マスコミへの情報提供」について、マスコミにより漁業等への風評被害を煽るリスクもあるのではないか。

☐ マスコミへの発信については、自治体が風評被害も考慮した上で行われるものと考えている。

【22】

☐ P. 15 の「ナイロビ条約加入と油賠法改正」について、中段の「国内法により代執行を行い」と、その後の「国内法によって貴保険会社に請求を行う」は同じ国内法か。違えば色分けする等、わかりやすくして頂きたい。

☐ 前者が P. 15 の各法、後者が油賠法である。

☐ 分かりやすいように記載する。

【23】

☐ P. 15 の「ナイロビ条約加入と油賠法改正」について、「船舶所有者や保険会社がナイロビ非条約締約国に所在する場合」とは、船舶所有者や保険会社がナイロビ非条約締約国の国籍を持つということか。

☐ その通りである。

【24】

- P. 15 の「保険会社への請求」について、英文請求書の雛形または過去の例があれば記載してはいいかがか。
- 例を手に入れることができれば記載することとしたい。
- 日本語版請求書の雛形は無いのか。
- 雛形は無いのではないか。

【25】

- P. 15 の「当該保険会社を相手とした訴訟を～改めて請求を行うこととなります。」について、保険会社への請求ができない可能性もあるのか。
- 請求することはできる。ただし、支払うか否かは相手保険会社による。ナイロビ条約はバンカー条約と異なり、日本国内で請求額が確定されても、相手国にはその効力が及ばない。相手国がナイロビ条約に加盟していれば、外交ルートを通じ、相手国対し条約を尊重して請求額を支払うよう促すことによって支払いが行われる可能性が高くなると考えられるが、相手国がナイロビ条約に加盟していなければ、そのようにならない可能性もある。その警戒度について P. 17 に記載したところである。

【26】

- P. 15 の「根拠法」を具体的に記載してはいいかがか。また、海事弁護士については「日本海運集会所を参照」等と記載してはいいかがか。
- 根拠法は同頁の各法であるが、明確になるよう修正させて頂く。海事弁護士については確認致したい。

【27】

- P. 15 の「※ 港則法、港湾法、海上交通安全法、海岸法、海洋汚染防止法、及び条例」は、「※ 海岸法、港湾法、港則法、海上交通安全法、海洋汚染防止法、及び条例」と関連度の順に修正してはいいかがか。
- 修正する。

【28】

- P. 15 の撤去費用の請求について、まずは船舶所有者に費用を請求し、保険会社には要すればその後に請求することとなる。したがって、「船舶所有者が撤去費用を支払わなければ、保険会社に請求する」と追記してはいいかがか。
- 追記する。

【29】

- 海事弁護士の起用について、P. 15 の「事故の初期段階から海事弁護士への依頼を考慮すべき」という記載と、P. 12 の「時間が経って後戻りできない状況になる前に相談し

てみるのも有効」という記載に齟齬が生じているため、平仄を合わせてはいかがか。

- ☐ 承知した。「初期段階から海事弁護士の起用を念頭に置き、状況が怪しくなれば起用を検討する」のような意に沿った記述としたい。

【30】

- ☐ P. 15 の「行政代執行」について、国の助成金制度を追記してはいかがか。
- ☐ 「最後に」の部分に記載している。この制度は法に規定された恒久的なものでなく、年度の予算に拠って対応する制度であり、そのため限度額や残予算の制約があるなど揺らぎのある制度である。このため、どのように記載すべきか検討させて頂きたい。

【31】

- ☐ P. 16 の「しかし、船舶が物理的に助からない、助けても修理代がかさみ経済的でないと判断された場合は保険上「全損」扱いとなり、」とは、「船舶が物理的に救助できず、救助できても修理代がかさむ」という意味か。
- ☐ その通り、「船舶が物理的に救助できない」あるいは「船舶が救助できても修理代がかさむため経済的でない」という意である。明確になるよう修正する。

【32】

- ☐ P. 16 の「行政の命令・勧告等に後ろ向きな会社」について、「行政の命令・勧告等に従わない会社」と明確に記載したほうがよいのではないか。
- ☐ そのように記載する。

【33】

- ☐ P. 17 の「証明書証明書」を「証明書」に修正して頂きたい。
- ☐ 了解した。

【34】

- ☐ P. 17 の「所在しない」という表現は曖昧ではないか。
- ☐ 明確になるよう修正したい。

【35】

- ☐ P. 19 の「締結」という表現は「批准」とすべきではないか。
- ☐ どちらが適切か調べ、要あれば修正したい。

【36】

- ☐ P. 20 の「49 ヶ国」は「47 ヶ国」の間違いではないか。
- ☐ 確認し、要あれば修正する。

【37】

- P. 21 の「サーベイヤー」は船舶所有者から派遣される場合もあるのか。
- 通常、サーベイヤーは保険会社から派遣される。

【38】

- P. 21 の「ノーキュアノーペイ」とはロイズのものとは異なるのか。
- ロイズの「ノーキュアノーペイ」は救助契約に関するものであり、P. 21 のものとは異なる。

【39】

- P. 21 の「座礁海難の現場で使われる用語」に「船舶所有者」も追記してはいいかがか。
- 追記する。

【40】

- 「最後に」の中段について、保険会社のみではなく船舶所有者についても言及してはいいかがか。1 番の責任者は船舶所有者である。
- 船舶所有者についても記載する。

(3) その他

次回検討会は来年 1 月中旬開催を予定している旨が事務局より案内された。

7. 閉会

全ての議事が終了し、座長より事務局に進行が返され、第 1 回委員会が閉会された。

以上

<委員>（順不同）

氏名	所属／役職
古室 雅義	海上保安大学校 名誉教授
逸見 真	東京海洋大学学術研究院 海洋工学系海事システム工学部門 教授（法学博士）
渡邊 和英	海上保安大学校 海上安全学講座 准教授
西部 好昭	日本サルベージ協会 事務局長
（代）今村 俊夫	日本サルヴェージ株式会社 サルベージ業務部 部長
（随）藤枝 政裕	日本サルヴェージ株式会社 サルベージ業務部 技師

<関係官庁>（順不同）

森 有司	国土交通省 海事局 安全政策課 課長
（代）田邊 知之	国土交通省 海事局 安全政策課 主査
石崎 憲寛	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 課長
（代）岸本 広史	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 専門官
畑中 知也	第三管区海上保安本部 横浜機動防除基地 基地長
（代）中島 秀征	第三管区海上保安本部横浜機動防除基地 業務調整官

<事務局>（順不同）

鏡 信春	公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
米川 弘晃	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 部長
原口 啓太郎	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 研究員
岩田 高広	日本サルヴェージ株式会社 サルベージ業務部 係長

座礁船撤去に係る仕組みの調査検討

第2回検討会 議事次第

公益社団法人 日本海難防止協会

1. 日時：令和2年1月28日（火曜日） 13：30～15：30

2. 場所：日本海難防止協会 会議室

3. 議事次第

- （1）第1回検討会議事概要について
- （2）座礁船対応ハンドブックについて
- （3）座礁船対応ハンドブックの配布先について
- （4）その他

4. 配布資料

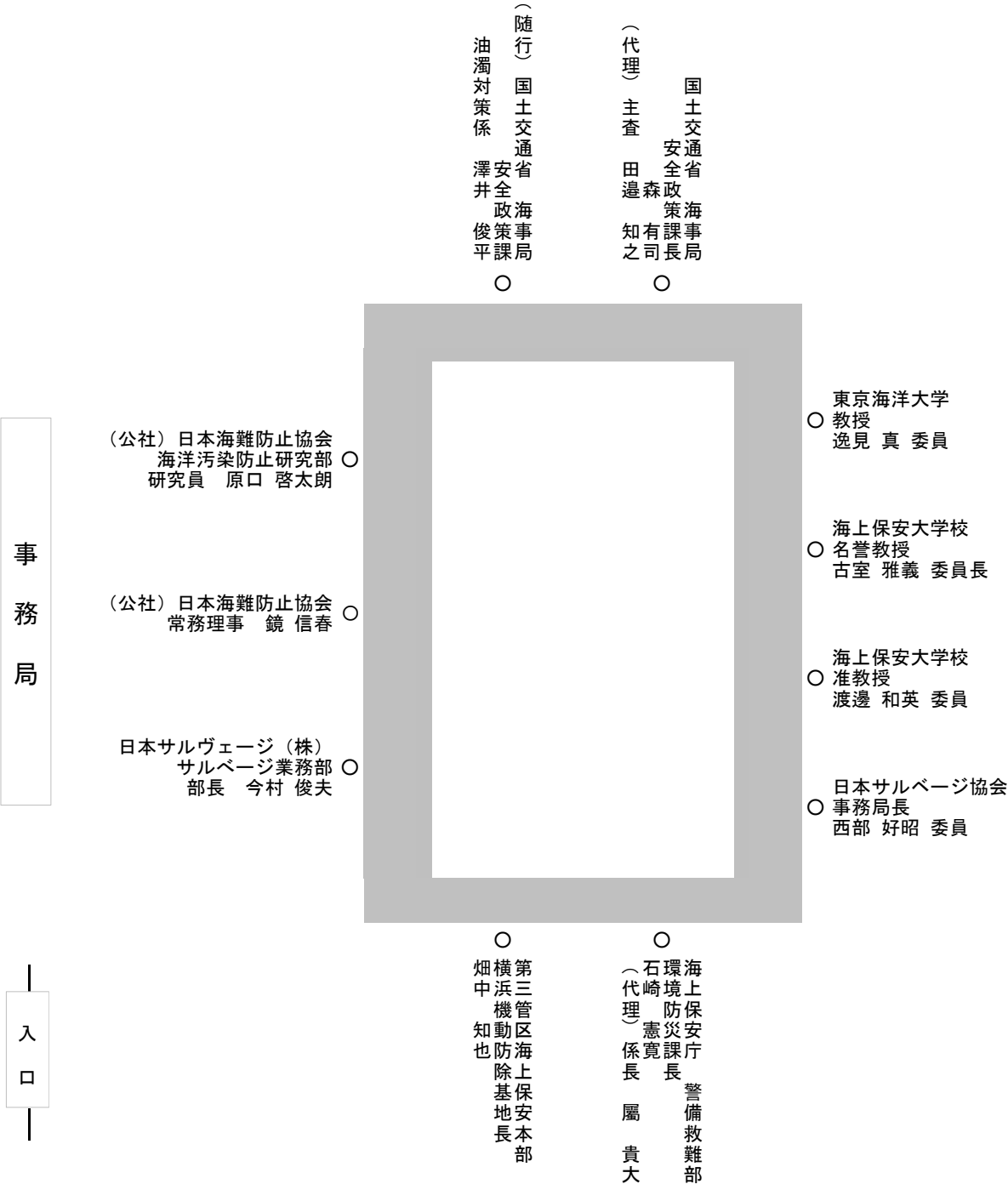
- （1）議事次第、座席表、委員名簿
- （2）第1回検討会議事概要（案）
- （3）座礁船対応ハンドブック（第2回検討会用）
- （4）座礁船対応ハンドブック表紙用写真

令和元年度 第2回 座礁船撤去に係る仕組みの調査検討会 座席表

日時：令和2年1月28日（火） 13時30分～

場所：日本海難防止協会 会議室

（順不同、敬称略）



座礁船撤去に係る仕組みの調査検討会
委員名簿

<委員> (順不同)

氏名	所属／役職
古室 雅義	海上保安大学校 名誉教授
逸見 真	東京海洋大学学術研究院 海洋工学系海事システム工学部門 教授(法学博士)
渡邊 和英	海上保安大学校 海上安全学講座 准教授
西部 好昭	日本サルベージ協会 事務局長

<関係官庁> (順不同)

森 有司	国土交通省 海事局 安全政策課長
石崎 憲寛	海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
畑中 知也	第三管区海上保安本部 横浜機動防除基地長

座礁船撤去に係る仕組みの調査検討

第1回検討会 議事概要(案)

1. 日時： 令和元年 10 月 18 日（金曜日） 13：30～15：30

2. 場所： 日本海難防止協会 会議室

3. 議事：

（1）挨拶：日本海難防止協会 常務理事

（2）委員・関係官庁・事務局 紹介

（3）座長選任

（4）議事

① 検討会の目的及び今後の予定について

② 座礁船対応ハンドブックについて

（5）その他

4. 配布資料：

（1）議事次第、座席表、委員名簿

（2）船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案 報道発表・概要資料（国土交通省）

（3）座礁船対応ハンドブック（検討会用）

5. 開会等：

第1回検討会の開催にあたり、事務局である公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事 鏡信春が挨拶を行った。次に、事務局より出席者の紹介が行われた後、本検討会の座長として海上保安大学校名誉教授 古室雅義委員が選任された。

6. 議事概要：（○：委員・関係官庁からの発言、□：事務局応答）

（1）検討会の目的について

本検討会の目的について事務局より説明が行われ、次のとおり補足説明がなされた。

○ 本ハンドブックの解禁は来年春頃の船舶油濁損害賠償補償法（以下、油賠法）の改正後と説明があったが、同法の改正について関係者への丁寧な説明が必要なことから、法改正は5月頃になる見込みである。

□ 承知した。本ハンドブックは改正を前提として作成し、解禁・発送は改正後としたい。

(2) 座礁船対応ハンドブックについて

資料「座礁船対応ハンドブック（検討会用）」について事務局より説明が行われ、次のとおり質疑応答が行われた。

【1】

- 表紙の「座礁船を放置させない」とは、船舶所有者に座礁船を放置させないということか。
- その通りである。法律上、座礁船の撤去は一元的には船舶所有者に責任がある。ただし実務上は、保険会社も対象となるものと考えられる。
- 自治体や関係官庁を対象に配布するということであれば「放置しない」という表現が適切かとも考えたところ。承知した。

【2】

- P.1 の「しかしながら ～ 地方自治体等が費用を負担して撤去した事例もあります。」について、法的根拠はあるのか。
- 撤去命令の根拠は、海洋汚染防止法及び海岸法等である。命令を出すか否かについては場合によることが多く、質の良い保険会社は撤去に応じてくれるが、悪い会社は法に基づく撤去命令が無ければ撤去に応じない場合がある。
- 海岸法等に基づき自治体から撤去命令が出され、船舶所有者がその命令に応じなければ、代執行という形で自治体が撤去を行なうことになる。そしてその撤去費用を船舶所有者に請求することになる。
- P.15 に撤去命令の根拠として、「港則法、港湾法、海上交通安全法、海岸法、海洋汚染防止法、及び条例」がある旨を記載している。どの法令を適用するかについては場合によるため、本ハンドブックにどの法令を根拠となるかまでは記載することが難しい。

【3】

- P.1 の「やるべきこと」という表現は、「やらなくてもよいこと」があるとも解釈できてしまう。「やらなくてはいけないこと」に修正してはいかがか。
- 「やるべきこと」という表現は、連絡調整会議、サーベイヤーとの交渉、外交ルートの活用、マスコミへの情報提供及び海事弁護士の起用等の対応を指したものである。これらは、やらなくてはいけないこともあるが、一部は必ずしもやらなくてはいけないことではないことから「やるべきこと」と表記した。

【4】

- P.1 の「もし海難が発生した場合、本ハンドブックを参考に、漏れのない対応をしてください。」とは、「海難が発生するという前提で読んで欲しい」という意味か、それとも「普段からの備えとして、予め本ハンドブックの内容を心に留めて欲しい」という意味か。
- 後者である。

【5】

- P.1の「※1 保険に加入していたにもかかわらず、船舶所有者の保険契約違反を理由に保険会社が免責を主張、さらに船舶所有者が座礁船撤去に応じない事例が発生している。」について、船舶所有者の保険契約違反の代表例として、PSC 違反等の事例を追記してはいいかがか。
- 事例を追記する。

【6】

- 「緊急の際はこのページから！」について、該当のページの下端部を赤くする等して見つけやすくしてはいいかがか。
- そのように工夫する。

【7】

- P.2の海上保安機関の対応について、「油等」と表現したのは油の他に HNS もあるためである。この他に「油等」または「油」と表現した方が良い部分があればご指摘頂きたい。
- 現時点で特段気になる部分は無い。

【8】

- P.2の船骸撤去作業時のサルベージ会社決定について、船体救助作業時と別のサルベージ会社を選んでもいいのか。
- その通りである。入札の結果、最も安く札を入れた会社が選ばれる。
- 最も安く、また技術的に最も信頼できる会社が選ばれるだろう。撤去方法として自治体が解体を望まない場合もあり、自治体の工法に関する希望にもよることである。
- 通常、船体救助と船骸撤去のサルベージ会社は同じ会社であることが多いのか。
- ケースバイケースである。
- 船骸撤去作業も含めた入札ではないのか。
- 船体救助作業と船骸撤去作業は別契約である。
- 船骸撤去作業についてはPI 保険会社がサルベージ会社に依頼するのか。例えばその仕様書の内容に地方自治体が介入することは可能か。
- （質問前半について）その通りである。（質問後半について）自治体の希望をサーベヤーがどれだけPI 保険会社に伝えられ、どれだけPI 保険会社が受け入れるかによる。

【9】

- P.3の「そもそも保険に入っていない」について、領海通航時に保険について確認することはないのか。
- 本邦に入港する場合は通報により確認するが、無害通航により領海を通航する場合には確認することはない、それらの船に保険を加入させる法的根拠も無い。

- 台風避航の際に緊急入域した無保険の船が座礁した等、不可抗力の場合は対応が異なるのか。
- 対応に過失の有無は関係ない。

【10】

- P. 3 の「座礁船の登録国」という表現について、「座礁船の旗国」という表現の方が良いのではないか。自治体の関係者には馴染みのない表現である可能性もあるため、検討して頂きたい。
- 注釈を追記し、旗国、船籍国の説明を加える。

【11】

- P. 4 の「海上保安部署による連絡調整会議」について、事故原因調査や人命救助の他にどこまでの内容を扱うのか。
- 連絡調整会議では、P. 2 に記載の初期段階の防除措置、すなわち海上保安部署の所管する対応までが会議の対象となる。
- 船体救助等に関する費用の話についてはいかがか。
- 費用自体についての話し合いは行われませんが、船骸が放置されないよう、連絡調整会議の場で強い指導を行うことがある。

【12】

- 「自治体等が主体となった会議」がうまく開催できれば良いが、その主体が自治体となるか漁業協同組合が主体となるか等、その方向性等については記載しないのか。
- 方向性については自治体の実力によって異なってくると思われる。不慣れな自治体の場合は、初めは海上保安部署が主導して連絡調整会議を開催し、その会議の様子を見て自治体が別の会議立ち上げの必要を判断することになると思う。過去のマリタイムガーデニア号の事故では、舞鶴海上保安部による連絡調整会議開催に引き続き、京都府、福井県による会議が開催された。
- 「海上保安部署による連絡調整会議」の他に、「自治体等が主体となった会議」も別途必要である。座礁船の撤去とは少し異なるかもしれないが、放置座礁船による漁業補償等の問題については自治体による会議で協議される。「海上保安部署による連絡調整会議」とは何か、もう少し定義を明確にできればと思う。
- 「自治体等が主体となった会議」についても、実際に何をするのかがわかりにくいので、実際の例を追記してはいかがか。
- 「海上保安部署による連絡調整会議」では〇〇を、「自治体等が主体となった会議」では〇〇を扱う、のように夫々具体的に記載すればわかりやすいだろう。
- P. 10 も含め、自治体関係者にとってわかりやすくなれば良いと思う。
- 承知した。

【13】

- 外国の保険会社の場合は、サーバイヤーも外国人であるのか。
- その可能性もある。大きな事故では日本人と外国人のサーバイヤーがペアになる場合もあるが、軽微な事故であれば、日本人あるいは外国人が単身、保険会社からの指示に従って対応するのではないか。
- 外国人のサーバイヤー単独では言葉の問題もあるため、通訳が必要となる場合もあるだろう。
- 実際に、連絡調整会議に参加したサーバイヤーが何をすれば良いか分かってなかったことがあった。その際は海上保安部署が初めのうちは会議の主体となり、徐々にサーバイヤーに会議の主体になってもらった。

【14】

- P. 6 について、船体撤去の責任は一元的に船主にあることから、船主の情報も記録する必要があるのではないか。
- 船主の情報を記入する欄を設ける。

【15】

- P. 10、11 について、「関係者」「船舶所有者側」「当事者」「早期に判断を得る」「必要の都度」という表現は抽象的である。具体的に記載してはいかがか。
- 注釈を追記などして具体的になるようにしたい。

【16】

- P. 12 の「サーバイヤーが現場を引き払ってしまう可能性」について、現場を引き払う際の契約期間の問題が生じることは無いか。契約期間が終了していない場合はどうするか。過去にサーバイヤーが引き払ってしまった事例はあるか。
- 座礁船が放置されたということは、サーバイヤーが現場を引き払ったということであると考えられる。
- それは契約期間の終了によるものなのか。なぜそのような事態が生じるのか。
- そもそも契約期間というものはないのではないか。決着をつけるという契約内容であるため、決着がついたとサーバイヤーが判断し、引き払ってしまったものと考えられる。そのような場合には外交ルートという手段を使わなければならないだろう。
- サーバイヤーの契約については期間が決められてないことが多い。
- ちなみに油防除を行った経験から、油防除の契約には期間や費用というものが存在せず。このため防除費用の交渉は油防除が終わった時点で行われるため、とてもタフな交渉が行われる。船の事故に関してはこのような事例が多い。

【17】

- P. 12 の「また、法的根拠がなければ動かない保険会社もあります。」という表現は、法

的根拠がなければ何もできないように解釈できてしまう。この表現は不要ではないか。

☐ 削除する。

【18】

☐ P. 12 の「本邦の官憲」とは、海上保安庁を指すのか。

☐ 国の場合は海上保安庁のみではなく、例えば港湾法が適用される場合はそれを所管する海事局になる。注釈を追記したい。

【19】

☐ P. 12 の「日本のサルベージ会社はこのような悩ましい問題に過去何回も遭遇しており、ノウハウが豊富です。」について、サルベージ会社の入札に外国の会社も参加するのであれば、便宜供与とならないか。

☐ 表現を検討させて頂く。

【20】

☐ P. 13 の「外交ルートの活用」について、日本から相手国への橋渡しは自治体、国のどちらが行うのか。

☐ 国が行うことになる。

【21】

☐ P. 13 の「マスコミへの情報提供」について、マスコミにより漁業等への風評被害を煽るリスクもあるのではないか。

☐ マスコミへの発信については、自治体が風評被害も考慮した上で行われるものと考えている。

【22】

☐ P. 15 の「ナイロビ条約加入と油賠法改正」について、中段の「国内法により代執行を行い」と、その後の「国内法によって貴保険会社に請求を行う」は同じ国内法か。違えば色分けする等、わかりやすくして頂きたい。

☐ 前者が P. 15 の各法、後者が油賠法である。

☐ 分かりやすいように記載する。

【23】

☐ P. 15 の「ナイロビ条約加入と油賠法改正」について、「船舶所有者や保険会社がナイロビ非条約締約国に所在する場合」とは、船舶所有者や保険会社がナイロビ非条約締約国の国籍を持つということか。

☐ その通りである。

【24】

- P. 15 の「保険会社への請求」について、英文請求書の雛形または過去の例があれば記載してはいかがか。
- 例を手に入れることができれば記載することとしたい。
- 日本語版請求書の雛形は無いのか。
- 雛形は無いのではないか。

【25】

- P. 15 の「当該保険会社を相手とした訴訟を～改めて請求を行うこととなります。」について、保険会社への請求ができない可能性もあるのか。
- 請求することはできる。ただし、支払うか否かは相手保険会社による。ナイロビ条約はバンカー条約と異なり、日本国内で請求額が確定されても、相手国にはその効力が及ばない。相手国がナイロビ条約に加盟していれば、外交ルートを通じ、相手国対し条約を尊重して請求額を支払うよう促すことによって支払いが行われる可能性が高くなると考えられるが、相手国がナイロビ条約に加盟していなければ、そのようにならない可能性もある。その警戒度について P. 17 に記載したところである。

【26】

- P. 15 の「根拠法」を具体的に記載してはいかがか。また、海事弁護士については「日本海運集会所を参照」等と記載してはいかがか。
- 根拠法は同頁の各法であるが、明確になるよう修正させて頂く。海事弁護士については確認致したい。

【27】

- P. 15 の「※ 港則法、港湾法、海上交通安全法、海岸法、海洋汚染防止法、及び条例」は、「※ 海岸法、港湾法、港則法、海上交通安全法、海洋汚染防止法、及び条例」と関連度の順に修正してはいかがか。
- 修正する。

【28】

- P. 15 の撤去費用の請求について、まずは船舶所有者に費用を請求し、保険会社には要すればその後に請求することとなる。したがって、「船舶所有者が撤去費用を支払わなければ、保険会社に請求する」と追記してはいかがか。
- 追記する。

【29】

- 海事弁護士の起用について、P. 15 の「事故の初期段階から海事弁護士への依頼を考慮するべき」という記載と、P. 12 の「時間が経って後戻りできない状況になる前に相談し

てみるのも有効」という記載に齟齬が生じているため、平仄を合わせてはいかがか。

- ☐ 承知した。「初期段階から海事弁護士の起用を念頭に置き、状況が怪しくなれば起用を検討する」のような意に沿った記述としたい。

【30】

- ☐ P. 15 の「行政代執行」について、国の助成金制度を追記してはいかがか。
- ☐ 「最後に」の部分に記載している。この制度は法に規定された恒久的なものでなく、年度の予算に拠って対応する制度であり、そのため限度額や残予算の制約があるなど揺らぎのある制度である。このため、どのように記載すべきか検討させて頂きたい。

【31】

- ☐ P. 16 の「しかし、船舶が物理的に助からない、助けても修理代がかさみ経済的でないと判断された場合は保険上「全損」扱いとなり、」とは、「船舶が物理的に救助できず、救助できても修理代がかさむ」という意味か。
- ☐ その通り、「船舶が物理的に救助できない」あるいは「船舶が救助できても修理代がかさむため経済的でない」という意である。明確になるよう修正する。

【32】

- ☐ P. 16 の「行政の命令・勧告等に後ろ向きな会社」について、「行政の命令・勧告等に従わない会社」と明確に記載したほうがよいのではないか。
- ☐ そのように記載する。

【33】

- ☐ P. 17 の「証明書証明書」を「証明書」に修正して頂きたい。
- ☐ 了解した。

【34】

- ☐ P. 17 の「所在しない」という表現は曖昧ではないか。
- ☐ 明確になるよう修正したい。

【35】

- ☐ P. 19 の「締結」という表現は「批准」とすべきではないか。
- ☐ どちらが適切か調べ、要あれば修正したい。

【36】

- ☐ P. 20 の「49 ヶ国」は「47 ヶ国」の間違いではないか。
- ☐ 確認し、要あれば修正する。

【37】

- P. 21 の「サーベイヤー」は船舶所有者から派遣される場合もあるのか。
- 通常、サーベイヤーは保険会社から派遣される。

【38】

- P. 21 の「ノーキュアノーペイ」とはロイズのものとは異なるのか。
- ロイズの「ノーキュアノーペイ」は救助契約に関するものであり、P. 21 のものとは異なる。

【39】

- P. 21 の「座礁海難の現場で使われる用語」に「船舶所有者」も追記してはいいかがか。
- 追記する。

【40】

- 「最後に」の中段について、保険会社のみではなく船舶所有者についても言及してはいいかがか。1 番の責任者は船舶所有者である。
- 船舶所有者についても記載する。

(3) その他

次回検討会は来年 1 月中旬開催を予定している旨が事務局より案内された。

7. 閉会

全ての議事が終了し、座長より事務局に進行が返され、第 1 回委員会が閉会された。

以上

<委員>（順不同）

氏名	所属／役職
古室 雅義	海上保安大学校 名誉教授
逸見 真	東京海洋大学学術研究院 海洋工学系海事システム工学部門 教授（法学博士）
渡邊 和英	海上保安大学校 海上安全学講座 准教授
西部 好昭	日本サルベージ協会 事務局長
（代）今村 俊夫	日本サルヴェージ株式会社 サルベージ業務部 部長
（随）藤枝 政裕	日本サルヴェージ株式会社 サルベージ業務部 技師

<関係官庁>（順不同）

森 有司	国土交通省 海事局 安全政策課 課長
（代）田邊 知之	国土交通省 海事局 安全政策課 主査
石崎 憲寛	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 課長
（代）岸本 広史	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 専門官
畑中 知也	第三管区海上保安本部 横浜機動防除基地 基地長
（代）中島 秀征	第三管区海上保安本部横浜機動防除基地 業務調整官

<事務局>（順不同）

鏡 信春	公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
米川 弘晃	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 部長
原口 啓太郎	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 研究員
岩田 高広	日本サルヴェージ株式会社 サルベージ業務部 係長

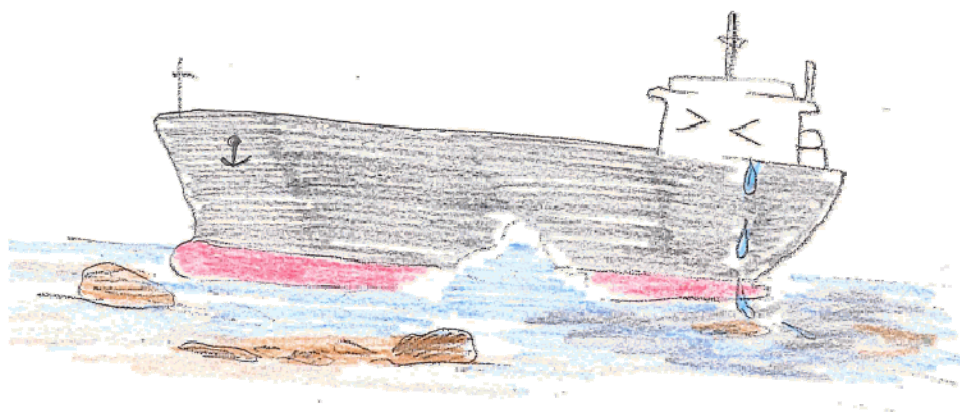
座 礁 船

対応ハンドブック

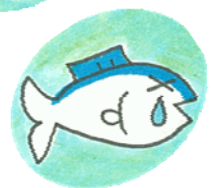
～ 座礁船を放置させないために～



公益社団法人 日本海難防止協会



※ 本船の船尾側をもう少し暗く
魚の作画を同じ筆致で



目次

- 1 はじめに ～ 座礁船撤去は船舶所有者の義務 ～
- 2 船舶油濁損害賠償保障法が改正されました
- 3 座礁事故の一般的な流れ
- 4 船骸撤去を阻害する要因
- 5 連絡調整会議に参加しましょう
- 6 事故船の情報を記録しましょう
- 7 油等防除会社、サルベージ会社、その他の情報を記録しておきましょう
- 8 受け取った名刺を貼付し、保存しておきましょう
- 9 自治体等が開催する会議
- 10 会議の進め方
- 11 会議参加機関リスト
- 12 記録欄
- 13 トラブル対処法
- 16 保険会社に費用を直接請求する
- 17 PI保険とは
- 19 ナイロビ条約とは
- 21 船骸撤去・費用請求の流れ
- 22 廃船処理事業補助制度の利用
- おわりに ～ 健全な海運界に向けて ～
- 23 《資料》指定保険会社・ナイロビ条約締約国
- 24 《資料》座礁海難の現場で使われる用語

緊急の際はこのページから！

- 5 連絡調整会議に参加しましょう
海上保安部署が開催する連絡調整会議に参加し、事故の正確な状況を把握、各組織の役割分担を明確化し、情報共有を図りましょう。
- 6 事故船の情報を記録しましょう
船舶所有者、船体保険会社、PI保険会社、それらの連絡先、現場に派遣された調査員の氏名・連絡方法を確認しましょう。
- 13 トラブル対処法
船骸撤去を船舶所有者や保険会社が渋る、あるいは拒否するといったトラブルが発生した際の対処法を記載しています。

はじめに

「座礁船の撤去を船舶所有者が行う」ことは、法律上あるいは道義上、当然のことであることは言うまでもありません。

しかしながら、座礁船の撤去には多大な費用がかかることもあり、船舶所有者が撤去を拒む、あるいは保険会社が撤去費用の支払いを拒むなどして (P.2 ※1)、当該船舶が長期にわたって放置され、最終的に自治体等が費用を負担して撤去した事例 (P.2 ※2) もあります。

本ハンドブックは、座礁海難が発生した際に、「座礁船の放置を防止する」ことを主眼として、やるべき事や注意すべき点を時系列に記載。必要な情報を書き込むページも設けてあります。

もし海難が発生した場合、本ハンドブックを参考に漏れのない対応をとってください。なお、海難が発生する前に、本ハンドブックを一読しておくことをお勧めします。

公益社団法人 日本海難防止協会

船舶油濁損害賠償保障法が改正されました

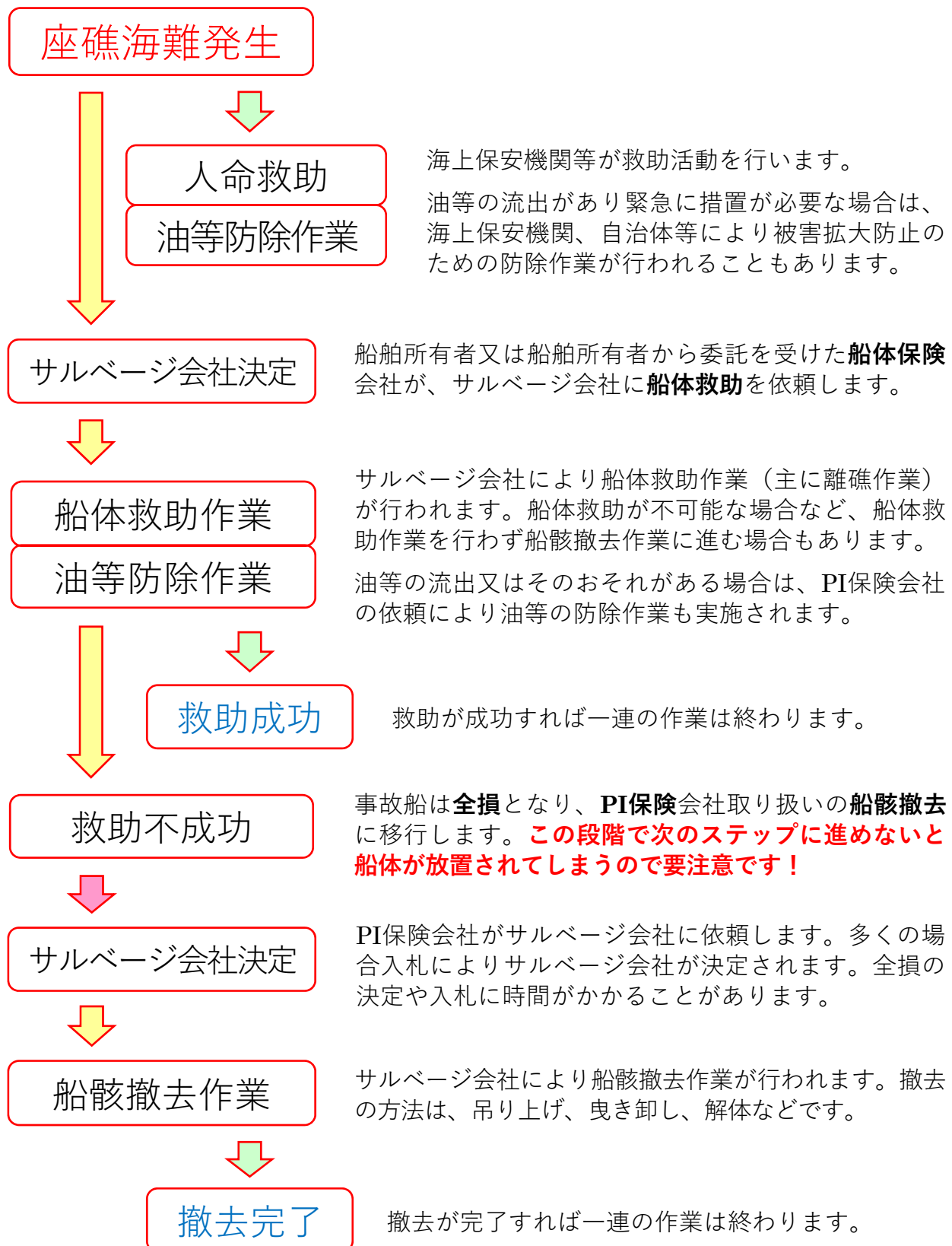
船舶油濁損害賠償保障法（本ハンドブックでは以後「油賠法」と記載します。）が令和元年5月に一部改正されました（改正された油賠法を「改正油賠法」と記載します。）。改正油賠法では座礁事故への対応に関し、次の規定が加えられました。

- ① 被害者が船骸撤去に要した費用を直接保険会社に請求できる
- ② 保険会社は保険契約違反を理由に被害者からの請求を拒めない
- ③ 日本に入港する船舶は船体撤去に係る保険契約が義務
- ④ 国が指定する保険会社以外の会社との保険契約である場合、国が交付する保障契約証明書が必要

改正油賠法は、令和2年10月に施行される予定です。（※3）
施行日については国土交通省ウェブサイト、同省海事局安全政策課、地方運輸局にお問い合わせください。

-
- ※1 保険に加入していたにもかかわらず、船舶所有者の保険契約違反を理由に保険会社が免責を主張（あくまで保険会社側の主張であり主張の真偽は不明）、さらに船舶所有者が座礁船撤去に応じず船体が放置されてしまう事例が発生している。保険契約違反には次のような例がある。
- ① ポートステートコントロール（※4）で修理を指示されていたにもかかわらず、それを行わずに船の運航を継続していた。
 - ② 保険契約外の航海あるいは運用をしていた。
 - ③ 海難防止あるいは海難が発生した際に被害を拡大させないための措置を行わなかった。
- ※2 保険会社が免責を主張、さらに船舶所有者が座礁船撤去を拒否したため、最終的に、兵庫県が座礁船撤去費用1億7千万円を（タイ籍台船ネプチューン号事案）、青森県が流出油防除及び座礁船撤去費用3億6千万円を（カンボジア籍貨物船アンファン8号事案）、それぞれ負担したもの。（表紙の写真は海岸に座礁したアンファン8号）
- ※3 法律が改正され、施行されて初めて改正の効力が生じることから、施行日に注意。
- ※4 Port State Control (PSC)。入港した外国籍船の検査を入港国が行えるようにする仕組み。検査が甘い国に登録した船が整備不良のまま航行して事故を起こす事例が多発したため、1981年に国際海事機関（IMO）でこの仕組みが採択された。PSCが緩い国には整備不良の船が入りやすい。

座礁事故の一般的な流れ



船骸撤去を阻害する要因

左図で座礁海難発生から救助成功・撤去完了までの一般的な流れを示しましたが、P.1記載のとおり、撤去がスムーズに進まないケースもあります。まず、どんな阻害要因があるか見てみましょう。

そもそも保険に入っていない

改正油賠法により、保険に未加入の船が日本に入港することはできません。しかし、日本に入港せず沿岸を航行していた船が海難で日本に流れ着いて座礁する、ということもありますし、国際総トン数100トン未満の船(※5)は保険加入の義務がありません。座礁船が保険に加入しているかどうか、早急に確認しましょう。

船舶所有者が保険契約内容に違反している

このような場合、保険会社が「免責」（保険金を支払う責務がないこと）を主張する可能性が高いです。改正油賠法により免責の主張は制限されることになりますが、契約違反の有無・可能性について、会議(P.5 P.9 参照)の場などで情報を得ておきましょう。

座礁船の登録国がナイロビ条約に非加入

油賠法が改正され、座礁船撤去が徹底される素地が整いました。**国内法である油賠法の改正は、国際条約であるナイロビ条約に我が国が加入することと連動しています(P.19 参照)。**座礁船の登録国(※6)がナイロビ条約締約国であるのかも確認しておきましょう。

※5 船の大きさを表す指標。船の容積に決められた係数を乗じた数値。国際総トン数と国内総トン数は異なる。本ハンドブックで記載の総トン数はすべて国際総トン数。

※6 船が登録されている国。「船籍国」。登録されている国の国旗を船尾に掲げなければならないことから「旗国」ともいう。税金が安い国に登録された船を「便宜置籍船」という。

連絡調整会議に参加しましょう

油等の防除や船体救助は多数の機関が関与するため、各機関がバラバラに動くと作業効率が悪くなり、最悪失敗してしまう可能性もあります。このようなことがないよう関係者が集まり、機関間の調整や情報共有を行うことが重要です。

座礁海難が発生した場合、所管する**海上保安部署が連絡調整会議を開催**します。まずはその会議に参加しましょう。

会議では海上保安部署から事故の説明があり、今後の作業方針、作業分担、次回の会議開催予定等が話し合われます。

なお、油等の防除や船体救助あるいは船骸撤去の作業には**経費の裏付けが必要**で、それらの経費は保険会社から支払われます。経費の裏付けがないと、それらの作業を行う油等防除会社やサルベージ会社も作業を始めることができません。早急にこれらの作業が開始されるためには、

船舶所有者（あるいは代理人）

保険会社（あるいは調査員）

の参加が必須

です。

彼らとの討議内容

（特に彼らの発言内容）

は必ず記録

しておきましょう。



事故船の情報を記録しましょう

記入します

事故発生日時・場所

所轄海上保安部署

船名・船籍国

船種・長さ・国際総トン数

船舶所有者・国籍

メモ（船舶所有者の代理人）

記入します

船体保険会社

会社所在地（国）・連絡先

サーベイヤー氏名・所属

サーベイヤーとの連絡方法

メモ

記入します

PI保険会社

会社所在地（国）・連絡先

サーベイヤー氏名・所属

サーベイヤーとの連絡方法

メモ

連絡調整会議に参加し
事故船の情報を記録しよう

記入します

- 7 -

受け取った名刺を貼付し、保存しておきましょう

[illegible]

自治体等が開催する会議

座礁海難が発生した場合、所管する海上保安部署により連絡調整会議が開催され、油等の防除、船体救助作業の予定などが話し合われます。

小規模な事故の場合、連絡調整会議と自治体庁舎内などで行われる船舶所有者側との打ち合わせだけで話が解決することもあります。事故が大規模であったり、金銭的補償について複数の関係者が関与、あるいは船骸撤去が思うように進まず、適用する法令や船舶所有者側に対する対応策を協議するために複数の役所・関係者が参加する会議を開く必要に迫られた場合、**連絡調整会議とは別に、「〇〇号座礁事故対策会議」**のような会議を立ち上げなければならないことがあります。このような場合、**自治体が会議を立ち上げる**ことが一般的です。

連絡調整会議と自治体等が開催する会議の役割分担に「決まり」というものではなく、事故の規模や自治体等の座礁船への関与の度合いによって役割が違ってきますが、一般的に、連絡調整会議では至急対処しなければならない内容や海上における作業に関する内容が主となり、自治体等が開催する会議では、中・長期的に対応しなければならない内容、補償や撤去費用等、金銭的な内容が主となる傾向があります。

いずれにしても海上保安部署・自治体間で連絡を密にし、船舶所有者側に対する対応が両者の間・両会議の間でちぐはぐにならないよう調整することが肝要です。

会議の進め方

最初は手探り状態であることが多いです
しかし船体が放置されることを防ぐため
早急に関係者を集め会議を開催してください
船舶所有者側の会議参加は必須です

ここでいう関係者とは、関係官庁、自治体の関係部署、漁業協同組合、現場に来ている油等防除会社、サルベージ会社、座礁海域に面する自治会等を指しますが、誰が関係者になるか最初から完全に予測できないことが多いです。関係者になりそうな機関・組織には声を掛けておくといでしょう。

船舶所有者側とは、船舶所有者、その代理人、加入している保険会社、その調査員（サーベイヤー）等を指します。油等防除、船骸撤去、漁業補償等、金額が大きくなります。そして、金銭的な担保がなければ作業が先に進みません。連絡調整会議同様、会議には船舶所有者側の参加が必須です。

P.3をご覧ください。この中で船体救助が成功すればもう本ハンドブックは必要ありません。しかし、船体救助が不成功、あるいは船体救助を行わないこととなった場合、**船体救助から船骸撤去に移行**し、担当する保険会社も変わります。

座礁海難では油等の防除、船体救助・船骸撤去、それに漁業被害補償等、金額のかかる問題が次々と発生します。そして、**船骸撤去も金額がかかる作業**であるがゆえにトラブルになる確率が高いものです。本ハンドブックでは、船体が放置されないよう船骸撤去にスポットを当て、P.13以降には予想されるトラブルとその対処法について記載しました。

会議参加機関リスト

～ 既存の会議がある場合はメンバー表を貼付しておきます～

～ 連絡先・担当者も記入しておきましょう～

記入します

海上保安部署が主催する連絡調整会議のメンバーにチェック

[illegible]

参加することが望ましい機関の例

都道府県防災・環境・港湾部局、市町村担当部局

海上保安部署、警察、消防、漁業関係者、自治会

船舶所有者（代理人）、船体保険会社（サーベイヤー）、PI保険会社（サーベイヤー）

油等防除会社、サルベージ会社

記録欄

[illegible]

トラブル対処法



船骸撤去の予定がなかなか示されない

船体救助不能、あるいは船体を救助しても採算が合わない
と判断されるまでは船骸撤去に移行することができません。

船骸撤去に進まなければ船体が放置されてしまう危険がある
わけですが、これらの判断は船舶所有者・船体保険会社・
PI保険会社等の関係者で合意される必要があり、関係者が国
外所在である場合は合意に時間を要することが多いです。

通常現場にはこれら関係者から依頼された代理人・調査員
(サーベイヤー)が派遣されますが、彼らの権限は限られて
おり、彼らに船骸撤去の遅れを追及しても彼らにはどうする
こともできないのが実情です。

当事者(被害者)として不満が募るのは仕方のないことで
すが、船骸撤去を早期に確実に実施させるには、**サーベイ
ヤーから正確な情報を遅滞なく伝達させ、早期に船舶所有者側
の判断が得られるよう仕向ける**のが得策です。

ところで、サーベイヤーによっては当事者との接触を嫌う
人がいるのも実情です。サーベイヤーを過剰に追求しても得
るものではありませんが、連絡が絶えないよう**サーベイヤーと
の連絡方法を確認**しておきましょう。

そして、彼らの会議への出席を担保するため、関係官庁や
自治体を含めた会議メンバーとの間で、口頭でもよいので会
議出席の了解(約束)を取り付けておきましょう。**それらの
内容を逐次、詳細に記録**しておくことが重要です。

トラブル対処法



船骸撤去を渋る

船骸撤去費用は高額となるため、保険会社が船骸撤去を渋る、あるいは拒否することが考えられます。このような場合にこちらが冷静に対応しなければ、最悪の場合、サーベイヤーが現場を引き払ってしまう可能性もあります。

ここは冷静さを保ち、あらゆる方策で相手を説得すべきです。以下、方策例を記載します。以下の例以外の手段があれば、ちゅうちょなくその手段も講じていきましょう。

● 船舶所有者への命令、行政指導、勧告等

法的根拠は船舶所有者や保険会社に対する強力な武器となります。本邦の行政機関（※7）から発せられた撤去命令や措置命令を履行しなければ法令違反になります。また、命令が発せられる前であっても、撤去すべき法的根拠があることを相手に知らしめることが重要です。命令でなく行政指導や勧告であったとしても、船骸撤去に進む重要な足がかりとなります。遅滞なくこれらが発動されるよう、関係官庁とも連絡を密にし、船舶所有者への働きかけを行いきましょう。

※7 法律によって命令を発する権限を与えられた者。海岸法であれば海岸管理者、港湾法であれば国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者、港測法であれば港長、海上交通安全法、海洋汚染防止法であれば海上保安庁長官、条例であれば各自治体の長。

● サルベージ会社との情報共有

日本のサルベージ会社は歴史も古く、困難なサルベージ作業や委託者との費用交渉などを何回も経験しておりノウハウが豊富です。サルベージ会社から得られた情報が問題解決にとっても有益となる場合があります。

● 海事弁護士起用の起用

海事を専門とする弁護士は、船骸撤去に関する法律に明るいのみならず、今までの豊富な経験でもって相手方と交渉してくれることが期待されます。初期段階から弁護士の起用を念頭に置き、状況が怪しくなってきた場合、**時間が経って後戻りできない状況になる前に**弁護士に相談してみるのも有益です。

トラブル対処法

● 外交ルートを活用

相手が外国所在である場合、こちらの窮状を外交ルートを通じ、相手の船舶所有者、保険会社、あるいは当該外国政府に訴えるという手段もあります。自治体～日本国政府を通じ、相手国への橋渡しをしてもらいます。過去に外交ルートを通して訴えたことにより問題が解決できた例もあり、有効な方法となり得ます。

● マスコミへの情報提供

国際的に地球環境保護が叫ばれている昨今です。放置船も地球の環境を悪化させる大きな一因ですので、船が放置されている（放置されつつある）現状をマスコミを通じて世間に発信していきましょう。また、インターネットを経由した情報発信も有効です。被害の状況がわかる現場の写真・動画が効果を上げます。

● ナイロビ条約加入と油賠法改正

日本がナイロビ条約に加入し、油賠法を改正したことにより（※8）、座礁船撤去にかかった費用について、被害者が保険会社に直接請求できるようになります。

（P.19 参照）

※8 改正油賠法の施行日に留意。令和2年10月に施行される見込み。

船舶所有者が船骸撤去に応じない場合は、保険会社に対し「もし船骸撤去を行わない場合、国内法（※9）により代執行を行い、国内法（※10）に基づいて貴保険会社にその経費を請求する」旨を主張しましょう。保険会社からすると「自社が関与せずに費用を請求されるよりは、自社が関与し、金額を了解した上で船骸撤去を行ったほうが得策である」という意識付けになります。

※9 海岸法、港湾法、港則法、海上交通安全法、海洋汚染防止法、及び条例

※10 改正油賠法

なお、船舶所有者や保険会社がナイロビ条約に加入していない国に所在する場合であっても、**改正油賠法によって保険会社に直接請求する権利がある（P.20 参照）**ので、その主張を相手方に伝え、それと並行して、油賠法を所管する国土交通省（海事局）あるいは地方運輸局に陳情し、船舶所有者や保険会社に行政指導を行ってもらいましょう。取り得る方策はすべて取っておきましょう。

保険会社に費用を直接請求する

～ 保険会社が賠償に応じないときの最終手段 ～

保険会社が船骸撤去（に係る費用の承認）に応じず、船舶所有者が座礁船を放置した場合、法令等（P.15 ※9）に基づき、**船舶所有者に対し撤去命令を発出**します。船舶所有者がその命令に応じなかった場合は、**行政代執行によって船骸を撤去し、費用を保険会社に直接請求**することになります。（P.21 参照）

（保険会社への請求方法と注意点）

- 保険会社への請求方法について特に決まった様式や方法はありませんが、**請求額を証明する資料・書類を付した英文の請求書**を保険会社に送付します。
- 資料・書類とは、撤去作業の写真や撤去業者の日報、被害者（多くの場合、自治体）と船舶所有者及び保険会社との連絡記録等です。
- 賠償は一義的に撤去義務者である船舶所有者に請求しますが、船舶所有者が支払わない場合は保険会社に請求することになります。
- 保険会社が被害者との交渉を拒んだり、満足できる賠償額を提示しない場合（船主責任制限法の責任限度額を主張する可能性もあります）には、**当該保険会社を相手とした賠償訴訟を（海外の保険会社であっても）日本の裁判所に提起**します。そしてその判決を以って当該保険会社に改めて請求を行うことになります。
- 保険会社による保障制度は、油賠法及びナイロビ条約の要件を満たす必要があることから、保険会社が適切な対応をしない場合には、国土交通省から直接、あるいは外交ルートを通じ、当該保険会社に対し適切な対応をとるよう働きかけをすることも有効な対応であると思われます。
- 船骸撤去を命じるための根拠法（P.15 ※9）の存在や、根拠法に基づいた撤去命令の有無、請求金額の積算根拠等、その後の請求手続きを確実にを行うため、事故の初期段階から海事弁護士への依頼を念頭に置いておくべきです。この場合、海外渉外事案が主となることから、海外にネットワークを有する海事弁護士であることが望まれます。（一般社団法人 日本海運集会所ウェブサイトに掲載の「海事法律事務所」が参考になると思われます。）

PI保険とは

～ 船体保険との違い ～

PI保険とは、Protection & Indemnity 保険の略で、日本語では「船主責任保険」と訳されます。P&I保険と記載されることもあり、日本では「ピーアイ保険」と呼ばれます。

海難事故が発生した場合、基本的には**船体保険**が対応し、サルベージ会社に委託して**船体救助**が行われます。しかし、船体の破損が進み物理的に助けられない、あるいは、船体を助けても修理代がかさみ経済的でない、と判断された場合、その船舶は保険上**全損扱い**となり、以後**PI保険**による**船骸撤去**へと移行します。

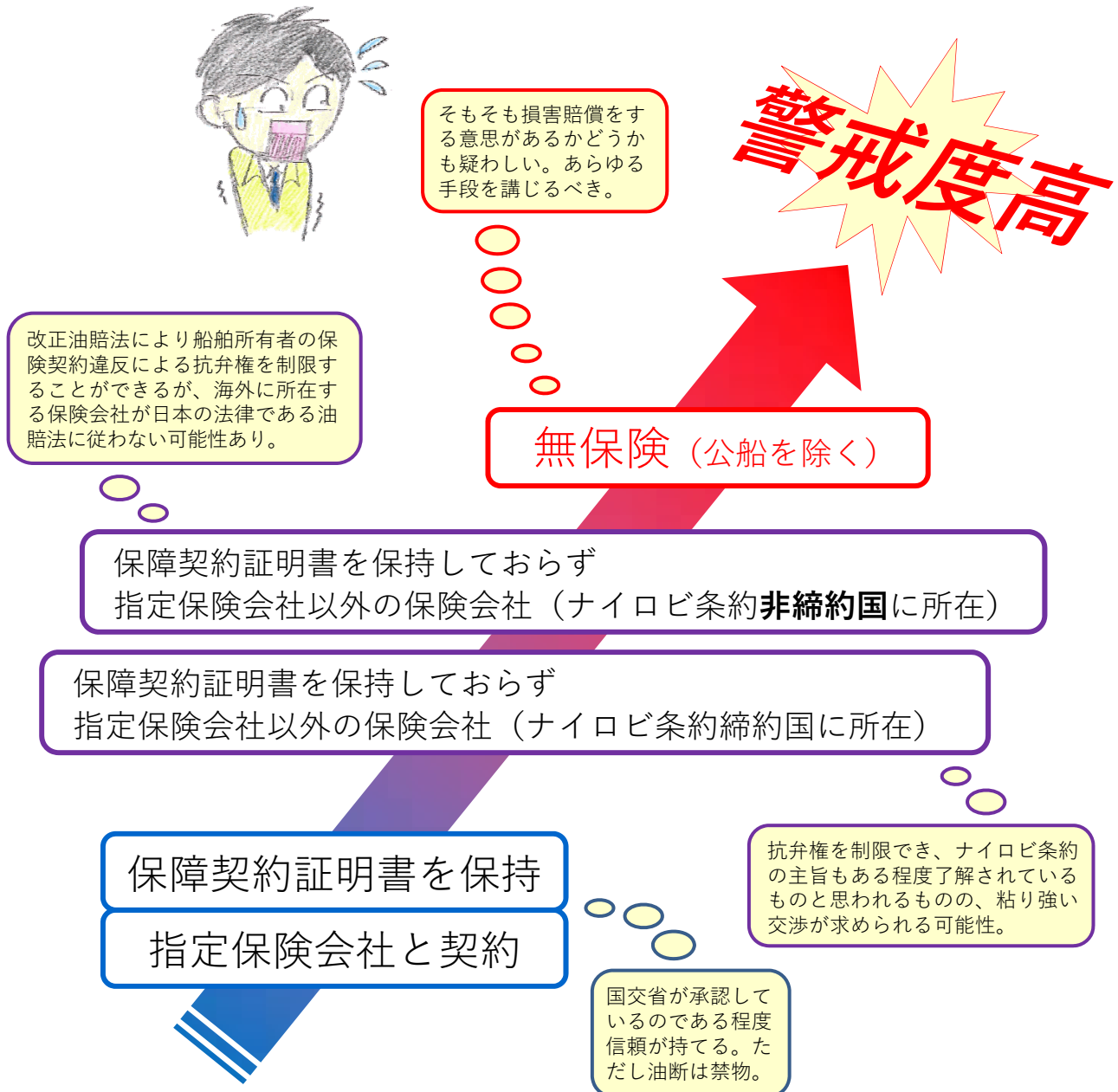
国内では、日本船主責任相互保険組合（通称「ジャパンピーアイ（JPI）」）や漁船保険組合が代表格です。これらの組合は、名称のとおり船主の利益を互いに守る組織でした。現在では一般の保険会社もPI保険を扱っています。

日本国外にも多数のPI保険会社がありますが、実際のところ**保険会社によって財政状況に違いがあり、行政の命令・勧告等に従わない会社があるのが実情**です。そのような海外PI保険会社であった場合、撤去に関する話し合いが難航することが予想されます。このため、座礁事故が発生した場合には、PI保険会社が**どのような会社であるか確認しておくことが重要**です。

日本に入港する国際総トン数100トン以上の外航船は、改正油賠法に基づき、**保険加入が義務付け**られており、P.23に示す**指定保険会社**と契約をしているか、あるいは、それ以外の保険会社であれば、国土交通大臣が発行する**保障契約証明書**を保持しなければなりません。国際総トン数100トン未満の船であったり、日本に入港予定がない船舶が座礁事故を起こした場合は要注意です。

船骸撤去費用はPI保険から賄われます

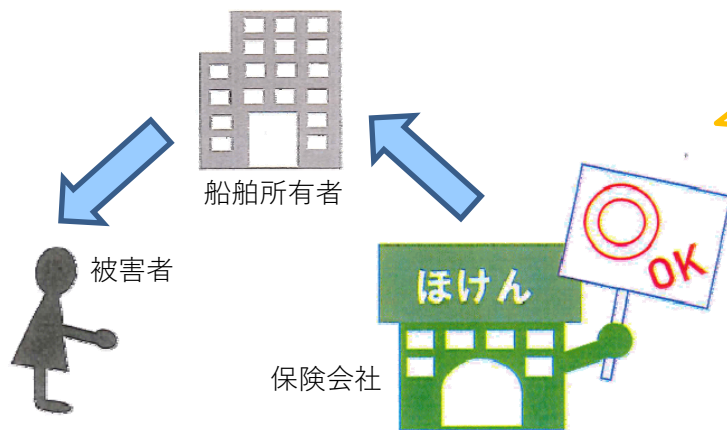
～ 実際のところPI保険会社によって撤去の困難度が変わってきます ～



- ・ 日本に入港する船には油賠法に基づく保険の加入が義務付けられています。
- ・ しかしながら、日本に入港しない船が日本で座礁事故を起こすこともあります。
- ・ また、国際総トン数100トン未満の船への保険加入は免除されています。
- ・ 上の図は一般的な概念であり、保険会社によってその対応はまちまちです。
- ・ あくまでも目安とし、船骸が撤去されるまで、注意を怠らないようにしましょう。

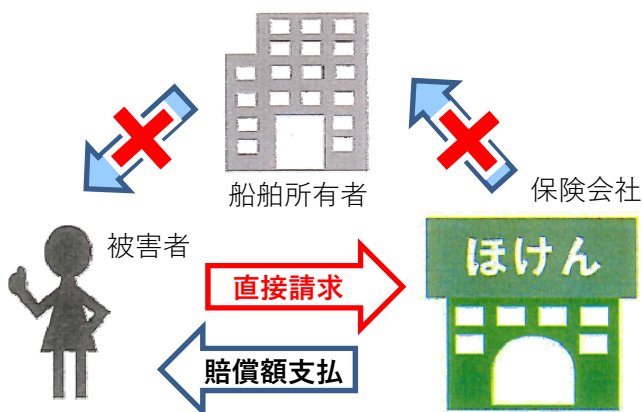
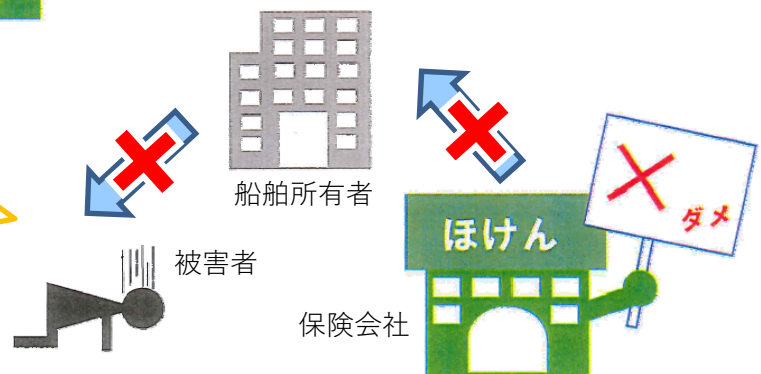
ナイロビ条約とは

～ 保険会社に費用を直接請求する ～



通常は、油防除や船骸撤去に係る費用は、保険会社から（形式上、船舶所有者を経由して）作業を請け負った会社を支払われます。

ところが、船舶所有者が保険契約違反をしていた場合、保険会社はそれを理由に免責を主張、結果船骸撤去が行われない事例が発生していました。



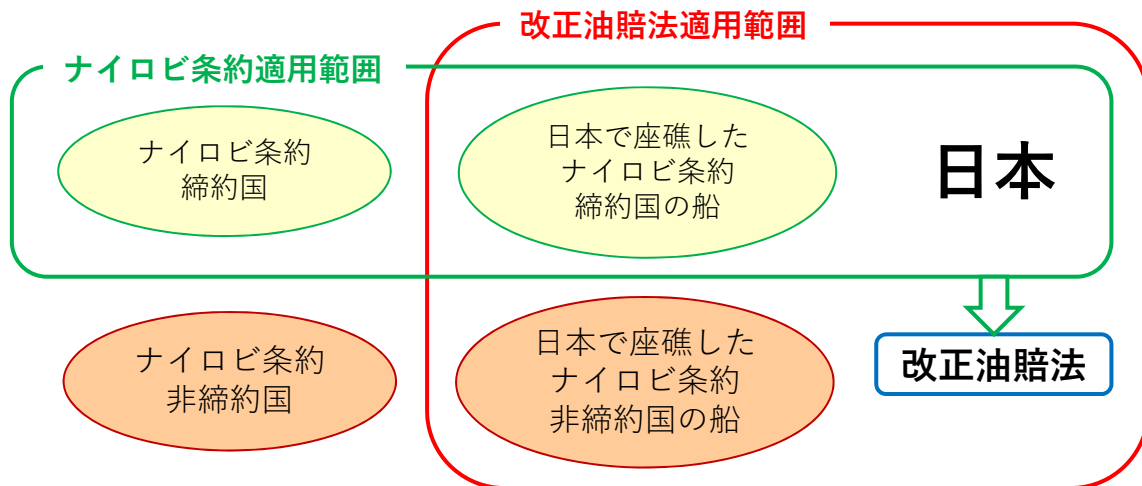
ナイロビ条約では、このような場合でも、被害者は保険会社に対し、直接費用を請求できるようになります。日本がナイロビ条約に加入し、それに伴って油賠法を改正したことによって、その効力が担保されます。

日本がナイロビ条約に加入し、油賠法を改正したことにより（令和2年10月施行予定）、船骸撤去費用を保険会社に直接請求できるようになりました。これによって、船舶所有者が失踪したり、船舶所有会社が解散してしまった場合でも、保険会社から賠償が得られることが期待されます。

条約と国内法の関係

～ 日本は条約を締結するとそれに対応する国内法を整備します ～

ナイロビ条約（二千七年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約）加入を前提に、日本では**油賠法**が改正されました。**国際条約であるナイロビ条約と国内法である油賠法**の関係を図にすると、次のようになります。



- 1、日本とナイロビ条約締約国との間では、ナイロビ条約に記されている事項が共通の了解事項となっています。
- 2、一方、非締約国との間では共通の了解事項とはなっていません。
- 3、しかしながら、日本国内で座礁事故を起こした船舶の船舶所有者や保険会社は、ナイロビ条約非締約国であっても日本の法律である改正油賠法の適用を受けます。
- 4、そして、改正油賠法では次の事項が規定されています。
 - 座礁船撤去費用に係る損害を被害者が直接保険会社に請求できる
 - 保険会社は船舶所有者の契約違反を理由に被害者からの請求を拒めない

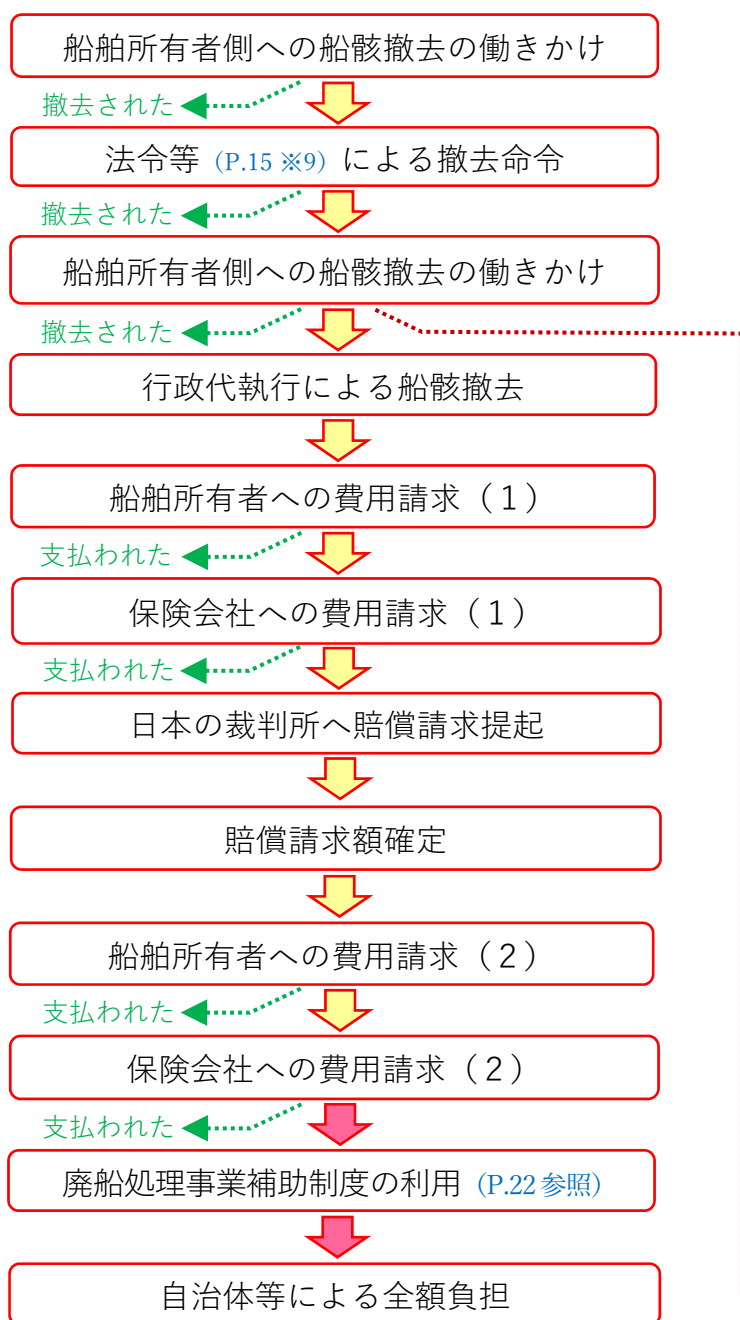
たとえば船舶所有者が座礁船撤去を行わず、自治体によって撤去した場合でも、改正油賠法によってその費用を直接保険会社に請求する仕組みができました。

指定保険会社や保障契約証明書が発行された保険会社であれば、指定解除、あるいは当該社に係る証明書の発行停止というペナルティーも想定されるため、ある程度の影響が及ぶものと予想されますが、それ以外の保険会社であった場合、事が順調に進まない可能性があります。（P.18 参照）

いずれにしても、座礁海難が発生した場合には、これまでに記載してあること、またそれ以外で有効と思われるすべての手段を遅滞なく行使していきましょう。

船骸撤去・費用請求の流れ

船舶所有者によって船骸が撤去され、あるいは保険会社から撤去費用が回収できれば成功です。もし船舶所有者によって船骸が撤去されなかった場合、行政代執行による船骸撤去に進むかどうか重要な分岐点となります。

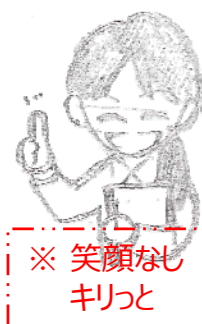


それぞれの段階で成功しなかった場合、次の段階（矢印に従って下方）に進むことになります。

行政代執行による船骸撤去が行われない場合、船体はそのまま放置されることになります。

保険会社への費用請求が成功しない場合は、撤去費用を自治体等が負担しなければなりません。

このため、なんとしても
保険会社への費用請求（２）
の段階までに解決させるよう努力しましょう。



座礁船放置

船舶所有者が船骸撤去に応じず
行政代執行による船骸撤去にも進まなかった

廃船処理事業補助制度の利用

本パンフレットによる対策を含め、あらゆる策を講じたにもかかわらず撤去費用を回収することができなかった場合、港湾区域、海岸区域、漁港区域における廃船処理事業に係る補助制度を利用できる可能性があります。これらの制度は法に基づく恒久的なものではありませんが、それぞれの区域を担当する国交省、農林水産省の地方機関に相談してみるとよいでしょう。

— おわりに —

もし、日本の法令等に基づく撤去命令に従わない、あるいは日本の裁判所で確定した賠償額の支払いに応じないような船舶所有者・保険会社があった場合、健全な海運界・保険業界の保全、そして、我が国の美しい海、豊かな漁場が守られていくよう、そのような不健全な組織・会社は、とう汰されていく必要があるのではないのでしょうか。

本ガイドブックは放置座礁船放置撲滅を目的として、公益財団法人 日本海事センター補助の下、専門家、関係官庁の指導を仰ぎながら作成したものです。ガイドブック作成に携わった関係者に感謝申し上げるとともに、本ガイドブックが皆様のお役に立てますことを祈念します。

公益社団法人 日本海難防止協会

《資料》 指定保険者

(平成31年3月29日 国土交通省告示第466号 34社)

※ 2月末に再確認

日本船主責任相互保険組合
漁船損害等補償法第四条の漁船保険組合
アシュアランスフォアニング・ガード・イェンシディグ
共栄火災海上保険株式会社
ザ・ソサイエティー・オブ・ロイズ
ザ・ノース・オブ・イングランド・プロテクティング・アンド・インデムニティー・アソシエーション・リミテッド
ザ・ブリタニヤ・スチーム・シップ・インシュアランス・アソシエーション・リミテッド
ザ・ユナイテッド・キングダム・ミューチュアル・スチーム・シップ・アシュアランス・アソシエーション (ヨーロッパ) リミテッド
スイス・リー・インターナショナル・エスイー
損害保険ジャパン日本興亜株式会社
大同火災海上保険株式会社
東京海上日動火災保険株式会社
三井住友海上火災保険株式会社
American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
Gard P.&I. (Bermuda) Ltd.
Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited
Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (The Swedish Club)
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
The North of England P&I DAC
The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)
The Standard Club Asia Ltd
The Standard Club Ireland DAC
The Standard Club Ltd
The Standard Club UK Ltd
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
中国人民財産保険股份有限公司
中国船東互保協会
QBE UK Limited
The Korea Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association
Korea Shipping Association
Amlin Insurance SE

※ 2月末に再確認

《資料》 ナイロビ条約締約国

(令和2年2月末現在 47か国)

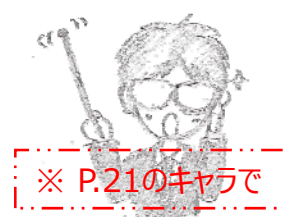
アルバニア、アンティグア・バーブーダ、イギリス、イラン、インド、オランダ、カナダ
ガイアナ、ガボン、北朝鮮、キプロス、クック諸島、クロアチア、ケニア、コモロ
コンゴ共和国、サウジアラビア、シンガポール、スイス、スウェーデン
セントクリストファー・ネイビス、中華人民共和国、ツバル、デンマーク、トンガ、ドイツ
ナイジェリア、ニウエ、バハマ、パナマ、パラオ、フィンランド、フランス、ブルガリア
ベラルーシ、ベリーズ、ベルギー、ポルトガル、マルタ、マレーシア、マーシャル諸島
マダガスカル、南アフリカ、モロッコ、ヨルダン、リベリア、ルーマニア

※ 日本は令和2年10月にナイロビ条約に加入し締約国となる予定

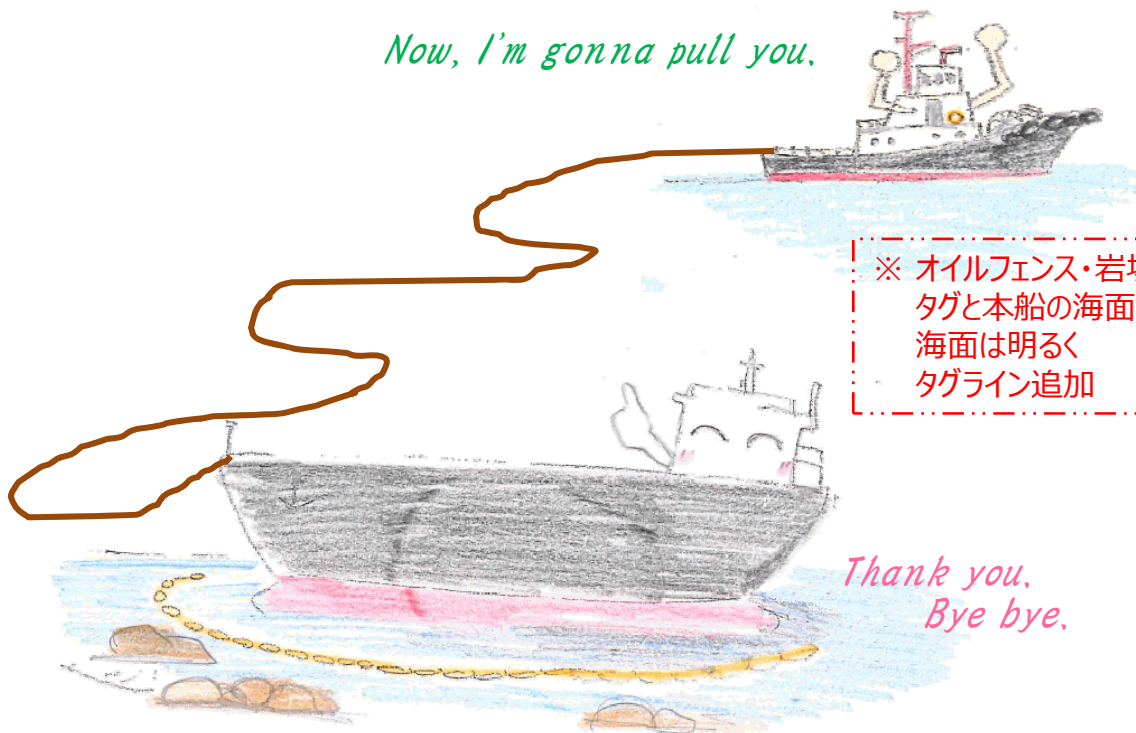
《資料》 座礁海難の現場で使われる用語

単語	意味
アバンダン（する）	直訳は「放棄（する）」。船体救助を諦めて船を「全損」扱いにすること。呼び方が「船体」から「船骸」に変わる。
クレーン台船	字のとおりクレーンが設置された台船。国内では4千トン吊りのものもある。海上工事で使用されるほか、船体救助や船骸撤去作業にも使用される。
コンソーシアム	共同事業体。作業が大掛かりになった場合、複数のサルバーがコンソーシアムを形成することがある。
サルバー	サルベージ会社。
サーベイヤー	保険会社から派遣される調査員。保険会社の代理人を兼ねる場合もある。どれだけの権限を保険会社から委任されているかケースバイケースなので注意を要する。
船舶所有者	船舶の所有権を有する者。船主（せんしゅ）ともいう。
タグボート	曳船。通常は船や台船を曳航する船であるが、砂浜に打ちあがった座礁船をタグボートで曳き降ろすこともある。
ノーキュアノーペイ	船体救助作業等において、契約した作業が成功しなかった場合費用が支払われない（成功すれば支払われる）仕組み。
ピーアイ	PI保険、あるいはPI保険会社。
ペイしない	費用対効果が悪い。「ペイしないのでアバンダンする」ケースも多い。
レック	沈没、あるいは沈船。
連絡調整会議	座礁海難が発生した際に海上保安部署が開催する会議。
ロイズ	ロンドンにある保険請負業者が集まる保険取引所。
SEP（船）	自己昇降式作業台船。複数の上下可動な杭を台船から海底に伸ばし、台船自体を海面上に上昇させて作業を行う。波の影響を受け難いため時化に強く、揺れないため作業効率が良い。海上工事のほか、船体救助や船骸撤去作業に使用されることもある。

海難現場では通常使われない専門用語が使用されます。場合によっては互いに意味の取り違いを起こすこともあります。分からない用語があった場合にはちゅうちょせず発言者にその意味を確認しましょう。以後の交渉をスムーズに進めるため、相互の意志疎通は重要です。



Now, I'm gonna pull you.



※ オイルフェンス・岩場なし
タグと本船の海面を繋げ
海面は明るく
タグライン追加

*Thank you,
Bye bye.*

Bon Voyage !



座礁船対応ハンドブック

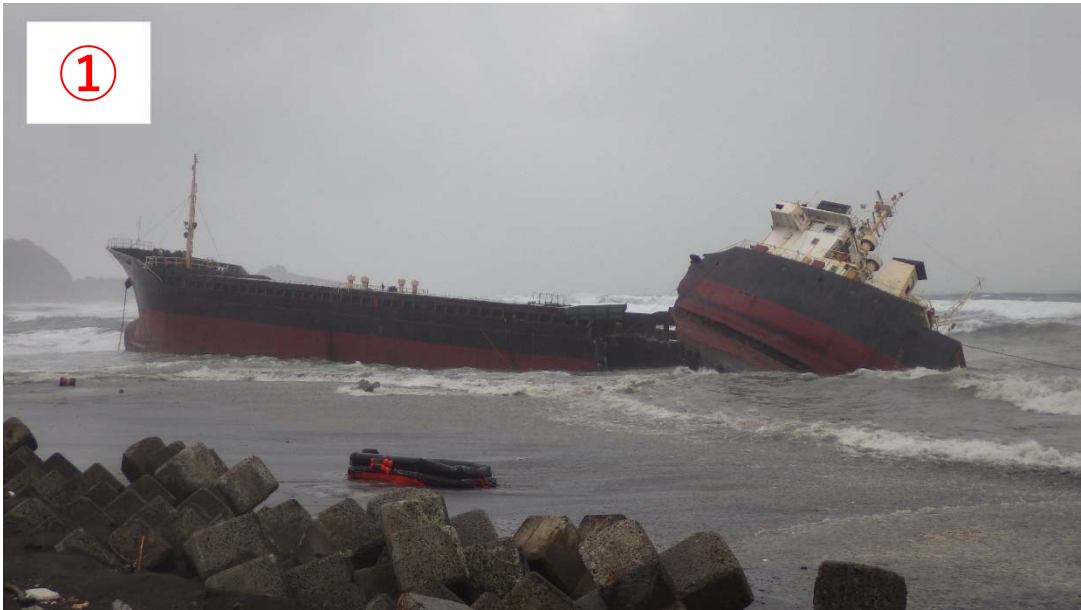
～ 座礁船を放置させないために ～

令和2年3月

公益社団法人 日本海難防止協会 発行

座礁船対応ハンドブック表紙写真

①



②



③



座礁船撤去に係る仕組みの調査検討

第2回検討会 議事概要

1. 日時： 令和2年1月28日（火曜日） 13：30～15：00

2. 場所： 公益社団法人 日本海難防止協会 会議室

3. 議事：

- （1）第1回検討会議事概要について
- （2）座礁船対応ハンドブックについて
- （3）座礁船対応ハンドブックの配布先について
- （4）その他

4. 配布資料：

- （1）議事次第、座席表、委員名簿
- （2）第1回検討会議事概要（案）
- （3）座礁船対応ハンドブック（第2回検討会用）
- （4）座礁船対応ハンドブック表紙用写真

5. 開会等：

第2回検討会の開催にあたり、公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事 鏡信春が挨拶を行った後、今回の検討会で初参加となる委員等の紹介があり、本検討会座長である海上保安大学校名誉教授 古室雅義委員の進行の下、議事が進められた。

6. 議事概要：（○：委員・関係官庁からの発言、□：事務局応答）

（1）第1回検討会議事概要について

資料「第1回検討会議事概要（案）」について事務局より説明が行われ、特段の意見等無く承認された。

（2）座礁船対応ハンドブックについて

資料「座礁船対応ハンドブック（第2回検討会用）」及び「座礁船対応ハンドブック表紙用写真」について事務局より説明が行われ、次のとおり質疑応答が行われた。

【1】

□ 表紙の写真を、資料「座礁船対応ハンドブック表紙用写真」の①～③のうち、どの写真を採用するか審議頂きたい。配布資料「座礁船対応ハンドブック（第2回検討会用）」では明るさとコントラストを調整して①の写真を掲載しており、②及び③の写真も同様に

調整して掲載することが可能である。

- ☐ 表紙の写真について、②の写真は座礁した船体が折れていることが分かりやすいが、①ではわかりにくいと思う。
- ☐ ①の写真には救命ボートも写っており、臨場感があるように思う。
- ☐ ①の写真を採用としたい。
- ☐ 了解した。

【2】

- ☐ 裏表紙の座礁船の絵について、船尾側の流出油部分を黒くしてわかりやすくして頂きたい。
- ☐ そのように修正する。

【3】

- ☐ 裏表紙の困っている様子の人たちの絵について、4人のうち1番右の人は謝っているように見えるが、この人は何か。
- ☐ 魚を駄目にされてしまった漁師が悲しんでいる様子を表したものである。漁師の服装である胴長を着た人を描いた。
- ☐ 左の2名はヘルメットを被っているが、何か。
- ☐ 地方自治体の防災担当者の積りで描いている。右の2名は漁師である。それぞれより分かりやすいように修正したい。

【4】

- ☐ 目次は一般的にタイトルを左に、ページ番号を右に記載すると思う。ページ番号を左に記載すると項目番号のように見えるので、修正してはいかがか。
- ☐ そのように修正する。

【5】

- ☐ P.1の「なお、海難が発生する前に、本ハンドブックを一読しておくことをお勧めします。」について、この表現では海難が発生する前提で本ハンドブックを一読しておくことを推奨しているように読める。「万が一の海難の発生に備えて、本ハンドブックを一読しておくことをお勧めします。」と修正してはいかがか。
- ☐ そのように修正する。

【6】

- ☐ P.2の「④国が指定する保険会社以外の会社との保険契約である場合、国が交付する保障契約証明書が必要」について、この「国」は日本を指すのか。
- ☐ 日本においては日本国を指す。
- ☐ 承知した。「国」を「日本国」に修正してはいかがか。「国」という表現では、旗国や登

録国と紛らわしくなりかねないように思う。

- 「国土交通省」としても良いのではないか。
- 「国土交通省」と修正する。

【7】

- P. 2 ※4 の「検査が甘い国に登録した船が整備不良のまま航行して事故を起こす事例が多発したため、」について、「検査」よりも「登録要件又は管理」という表現の方が適切ではないか。検査は登録検査及び年次検査の 2 種類があるが、検査だけでなく登録要件や管理等が甘いという実情であり、わかりやすくなるのではないか。
- 現実には船が整備不良のまま運航されることが問題であろう。整備不良の状態の船であっても、検査を合格してしまうという意味ではないか。
- 承知した。そういう意味であれば「検査」で良いと思う。

【8】

- P. 3 の「座礁事故の一般的な流れ」に記載されている 2 つの「サルベージ会社」について、それぞれは同じ会社になる場合もあり、別の会社になる場合もあるのか。
- その通りである。
- 承知した。フロー図の右側あたりにその旨の注記を追記してはいかがか。
- 承知した。

【9】

- P. 4 ※6 の「税金が安い国に登録された船を「便宜置籍船」という。」について、「税金が安い国」を「規制が緩い、又は税金が安い国」と修正してはいかがか。
- 承知した。

【10】

- P. 4 「そもそも保険に入っていない」の「国際総トン数 100 トン未満の船（※5）」について、「国際総トン数（※5） 100 トン未満の船」と※5 の位置を修正してはいかがか。
- 承知した。

【11】

- P. 5 の「経費の裏付けが必要で、」について、「補償の裏付けが必要で、」とした方がわかりやすいのではないか。
- そのように修正する。

【12】

- P. 10 の「調査員（サーベイヤー）」について、この用語はこのページで初めて出るため、「調査員（サーベイヤー（P. 24 参照）」と注記を追記してはいかがか。

☐ P. 5 にも調査員の記載があるので調整する。

【13】

○ P. 13 の「彼らの権限は限られており、彼らに船骸撤去の遅れを迫及しても彼らにはどうすることもできないのが実情です。」について、「彼ら」が散見されるため、「彼らの権限は限られており、船骸撤去の遅れを迫及しても彼らにはどうすることもできないのが実情です。」等と修正してはいかがか。

☐ 承知した。

【14】

○ P. 16 の「(一般社団法人 日本海運集会所ウェブサイトに掲載の「海事法律事務所」が参考になると思われます。)」について、この 1 文は P. 14 「海事弁護士の起用」に記載した方が分かりやすいと思う。

☐ 承知した。

【15】

○ P. 16 の「保険会社が船骸撤去（に係る費用の承認）に応じず、船舶所有者が座礁船を放置した場合、法令等（P. 15 ※9）に基づき、船舶所有者に対し撤去命令を発出します。」について、この主語は国土交通省か。

○ P. 14 ※7 の通り、海岸管理者や国土交通大臣等、様々である。

☐ 「P. 14 ※7 参照」と注記を追記する。

【16】

○ P. 18 の吹き出し「国交省が承認しているのである程度信頼が持てる。ただし油断は禁物。」について、これは「領海に入る際に国土交通省が承認する」ということか。

○ その都度承認するものではない。船舶が加入している保険の保険会社について、P. 23 の保険会社を認めている。

○ 領海を通航するのみであれば、そうした確認はしているか。

○ 無害通航船については、確認していない。

○ その旨を注記として追記してはいかがか。

☐ その旨は P. 4 「そもそも保険に入っていない」に、「日本に入港せず沿岸を航行していた船が海難で日本に流れ着いて座礁する、ということもありますし、国際総トン数 100 トン未満の船（※5）は保険加入の義務がありません。座礁船が保険に加入しているかどうか、早急に確認しましょう。」と記載しているが、これでいかがか。

○ 承知した。

【17】

○ P. 24 「《資料》座礁海難の現場で使われる用語」の「船舶所有者」について、実際には

実体の無いペーパーカンパニーや裸用船者等の難しい概念がある。改めて記載する必要は無いと思うが、地方自治体の方々が車や家等のように所有者を概念として考えていた場合、後に齟齬が出ないか危惧している。

- 船舶所有者には様々な種類がある旨、簡略に記載できないか検討させて頂く。

【18】

- 確認することを推奨する法律の参照条文を記載してはいかがか。条文の番号だけでも記載すれば、現場の方がその番号を基に検索し、条文を確認でき、便利だと思う。
- 資料として撤去命令及び措置命令に関する条文を記載させて頂く。
- 保険加入や請求に関する条文も記載頂ければと思うが、どこまで記載するか。
- P. 15 ※9 の法律のうち、「〇〇は撤去を命じることができる。」といった条文を記載したい。
- 法律毎に関係条文を並べて記載するのか、「保険加入」や「撤去命令」等の項目毎に各法律の条文を並べて記載するのか。見易いように記載して頂きたい。
- 法律毎に記載した方が見易いのではないか。
- 項目毎に記載した方が利用し易いように思うが。
- 現場ではまず、どの法律が適用できるかを調べるのではないか。区域によって海岸法もしくは港湾法のいずれかが適用できることが判明し、そういった適用可能な法律が分かってから適用される条文を調べるのではないかと思う。
- 条文を記載し過ぎると読まれなくなってしまうので、注意して記載する条文を選定して頂きたい。
- 承知した。撤去に関する条文はそれ程多くないと思う。「撤去」や「措置」等の重要な文言を太字にする等、強調してわかりやすく記載する。

【19】

- P. 2 の「①被害者が船骸撤去に要した費用を直接保険会社に請求できる。」について、現実的に船外撤去作業を行う可能性があるのは、船舶所有者、船舶所有者が加入している保険会社又は行政機関であると思う。「被害者」が行政機関であれば、保険会社に費用を直接請求せずに行政代執行により撤去を行うと思う。P. 21「船骸撤去・費用の流れ」の通り、まずは行政代執行の費用を船舶所有者に請求し、「船舶所有者が支払わない」という手続きを取らなければ、損害賠償金にならないため、最初から損害賠償金として保険会社に直接請求できるフローにはならない。

したがって、P. 2 の「①被害者が船骸撤去に要した費用を直接保険会社に請求できる。」は、「被害者」という主語を削除するか、「油濁損害に要した費用」と修正してはいかがか。また、順を追わなければ保険会社に直接請求書を送ることはできない旨を記載する必要があるのではないか。また、船舶所有者への費用請求と保険会社への費用請求は債権の種類が異なり、保険会社への費用請求の時効は3年である。これらについても記載してはいかがか。

- 油賠法またはナイロビ条約上は船舶所有者及び保険会社のどちらに先に費用請求を行っても良いとされている。ただし、一般的には先に船舶所有者に、次の策として保険会社に費用請求が行われている。3年の時効が差し迫っていれば、船舶所有者と並行して保険会社に費用請求を行うことは可能である。
- 請求書は1通しか無く、船舶所有者と保険会社のいずれかにしか送ることはできないのではないかな。
- 日本の保険会社に確認したが、過去に保険会社に直接請求が行われた事例はないと伺っている。具体的にどのように請求されるのか、実態はわからないところがある。
- CLC条約に批准した際、船舶所有者等の責任の制限に関する法律の「制限債権」の規定において、船骸撤去費用は制限債権から留保されており、日本の法律では青天井で費用を請求できるとされていたが、油賠法に基づき費用を請求すれば船主責任制限に掛かるのではないかな。
- 船舶所有者への費用請求は船主責任制限法で留保されており請求額は青天井とされているが、保険会社への費用請求は油賠法に基づいており、請求額は責任制限額までとされている。したがって、請求額に差が生じる。
- P.21の「船骸撤去・費用の流れ」における請求では、油賠法の制限によって満額が支払われない場合があり、その場合は助成金の対象となるのかな。
- その通りである。
- 実際には、まずは青天井の費用請求が行われるのかな。
- 実際には油濁損害の一部が船外撤去費用となり、全ての債権が揃わなければ制限債権手続きに移行することはできない。非責任制限債権とされれば、その請求は被請求者にお金が無ければ請求額を受け取ることができないことになる。また、行政代執行の手続きとされれば制限責任手続きの前に、先取特権により役所が請求額を受け取ることになる。その場合は被害者が請求額を受け取ることができなくなる。したがって船骸撤去費用は制限債権手続きに移行されることが慣例となっている。
- P.2の「①被害者が船骸撤去に要した費用を直接保険会社に請求できる。」については、本ハンドブックは座礁船にフォーカスを置いているため、「船骸撤去に要した費用」という文言は残したい。また、「被害者」という主語については、第1回検討会で配布した国土交通省の資料と表記を統一したいと考えている。また船舶所有者と保険会社への並行した費用請求については、第1回議事概要の【28】で、まずは船舶所有者に費用請求を行うことが筋であろうという指摘を受けてP.21のように記載させて頂いている。P.21のフロー図は時期でなく順番として記載したものであるもので、問題無いのではないかな。保険会社への費用請求の3年の時効については、P.21の右に赤字で記載させて頂く。（文書追加によって余地が小さくなるため）イラストは一部削除することになるかもしれない。
- 承知した。
- 保険会社への費用請求の時効の起算点はいつか。
- 確認させて頂く。

【20】

- 過去の放置座礁船には中国の財物保険者の船が多いという共通点がある。中国の財物保険者は基本的に保険金を支払わないというスタンスである。保険金を払う場合でも、多大な時間をかけ、または安い不良業者を使っているため、助かる船も助からない。PI はサーベイヤーを送り、船体保険（会社）の粗探しをさせ、PI に責任がないことを主張する。そのため撤去が行われないというアンフェアな状況になっている。本ハンドブックで（改正油賠法によって）そうした状況を防ぐことができるのかという疑問がある。中国の船体保険者と財力の無いフィックス・プレミアムの保険者という組み合わせによる放置座礁船は非常に多い。
- P. 22 の「おわりに」に「そのような不健全な組織・会社は、とう汰されていく必要があるのではないのでしょうか。」と記載した。これはそういった状況についての思いも含まれている。公益社団法人が発行するパンフレットとしては言い過ぎの懸念もあるが、あえて記載した次第。

【21】

- 目次の P. 5、6、13 のページ番号の文字サイズが大きく、同様に P. 5、6 のページ番号も大きい、P. 13 は小さい・・・。
- 修正忘れである。P. 13 のページ番号も同様に大きくする。

【22】

- P. 5 の「保険会社（調査員）」について、P. 6 に「調査員（サーベイヤー）」と記載されている。P. 10 に「調査員（サーベイヤー）」の注記が記載されているが、その前に P. 5 に「保険会社（調査員）」、P. 6 に「調査員（サーベイヤー）」と記載されている。注記の記載場所を修正頂きたい。
- P. 5, 6 に記載するよう修正させて頂く。

【23】

- P. 22 の「本ガイドブックは放置座礁船放置撲滅を目的として、」について、「放置座礁船撲滅」または「座礁船放置撲滅」と修正してはいかがか。
- 「放置座礁船撲滅」の方がよろしいのではないか。
- 「放置座礁船撲滅」に修正させて頂く。

【24】

- 日本籍の座礁船であっても、船体を放置し、船舶所有者又は保険会社が弁護士を雇い、罰金を払って支払額を安く済ませる場合もある。（船骸撤去に係る費用に比べ、罰金が著しく安価であるため・・・事務局注）相手方に弁護士が就いた場合、被害者も当初から弁

護士を雇うことは必要不可欠であると思う。

(2) 座礁船対応ハンドブックの配布先について

座礁船対応ハンドブックの配布先について事務局より説明が行われ、委員からの意見も踏まえ、次のとおり配布することとなった。また、追加の要望があれば早期に事務局に連絡するよう座長から要請された。

東京海洋大学 20 部

海上保安大学校大学 10 部

国土交通省 海事局 安全政策課 10 部

海上保安庁 警備救難部 環境防災課 10 部

第三管区海上保安本部 横浜機動防除基地 50 部

各都道府県防災担当部課 10×47 都道府県= 470 部

日本サルベージ協会 8 部

上記の他、水産庁及び港湾局への必要部数及び送付先について追って事務局に連絡されることとなった。

(3) その他

検討会の終了に当たり、事務局である公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事 鏡信春が、各位の協力に対する感謝を述べた。

7. 閉会

全ての議事が終了し、座長より事務局に進行が返され、事務局により第2回委員会の閉会が宣言され終了した。

以上

<委員>（順不同）

氏名	所属／役職
古室 雅義	海上保安大学校 名誉教授
逸見 真	東京海洋大学学術研究院 海洋工学系海事システム工学部門 教授（法学博士）
渡邊 和英	海上保安大学校 海上安全学講座 准教授
西部 好昭	日本サルベージ協会 事務局長

<関係官庁>（順不同）

森 有司	国土交通省 海事局 安全政策課 課長
（代）田邊 知之	国土交通省 海事局 安全政策課 主査
（随）澤井 俊平	国土交通省 海事局 安全政策課 油濁対策係
石崎 憲寛	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 課長
（代）屬 貴大	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 専門官
畑中 知也	第三管区海上保安本部 横浜機動防除基地 基地長

<事務局>（順不同）

鏡 信春	公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
原口 啓太朗	公益社団法人 日本海難防止協会 海洋汚染防止研究部 研究員
今村 俊夫	日本サルヴェージ株式会社 サルベージ業務部 部長

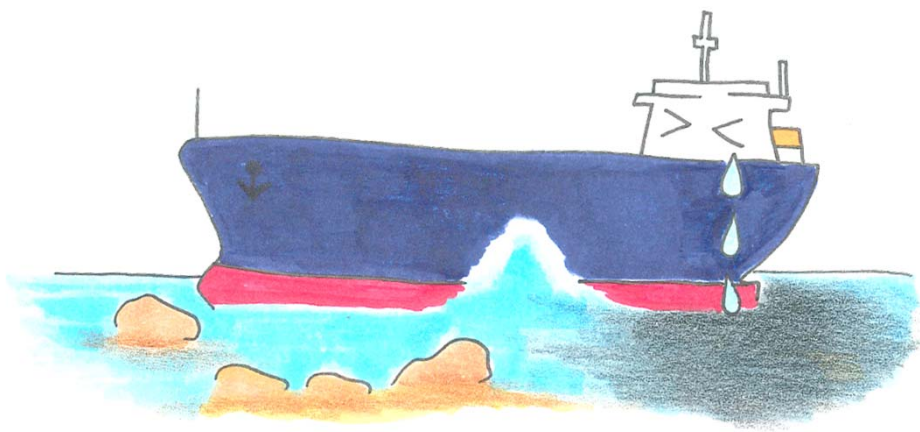
座 礁 船

対応ハンドブック

～ 座礁船を放置させないために～



公益社団法人 日本海難防止協会



目次

はじめに ～ 座礁船撤去は船舶所有者の義務 ～	1
船舶油濁損害賠償保障法が改正されました	2
座礁事故の一般的な流れ	3
船骸撤去を阻害する要因	4
連絡調整会議に参加しましょう	5
事故船の情報を記録しましょう	6
油等防除会社、サルベージ会社、その他の情報を記録しておきましょう	7
受け取った名刺を貼付し、保存しておきましょう	8
自治体等が開催する会議	9
会議の進め方	10
会議参加機関リスト	11
記録欄	12
トラブル対処法	13
保険会社に費用を直接請求する	16
船骸撤去・費用請求の流れ	17
廃船処理事業補助制度の利用	18
《解説》PI保険とは	19
《解説》ナイロビ条約とは	21
《資料》座礁船の撤去に関連する主な法制度	23
《資料》指定保険者・ナイロビ条約締約国	30
《資料》座礁海難の現場で使われる用語	31
おわりに ～ 健全な海事世界の保全に向けて ～	32

緊急の際はこのページから！

連絡調整会議に参加しましょう	5
海上保安部署が開催する連絡調整会議に参加し、事故の正確な状況を把握、各組織の役割分担を明確化し、情報共有を図りましょう。	
事故船の情報を記録しましょう	6
船舶所有者、船体保険会社、PI保険会社、それらの連絡先、現場に派遣されたサーベイヤーの氏名・連絡方法を確認しましょう。	
トラブル対処法	13
船骸撤去を船舶所有者や保険会社が渋る、あるいは拒否するといったトラブルが発生した際の対処法を記載しています。	

はじめに

「座礁船の撤去を船舶所有者が行う」ことは、法律上あるいは道義上、当然のことであることは言うまでもありません。

しかしながら、座礁船の撤去には多大な費用がかかることもあり、船舶所有者が撤去を拒む、あるいは保険会社が撤去費用の支払いを拒むなどして (P.2 ※1)、当該船舶が長期にわたって放置され、最終的に自治体等が費用を負担して撤去した事例 (P.2 ※2) もあります。

本ハンドブックは、座礁海難が発生した際に、「座礁船の放置を防止する」ことを主眼として、やるべき事や注意すべき点を時系列に記載。必要な情報を書き込むページも設けてあります。

もし海難が発生した場合、本ハンドブックを参考に、漏れのない対応をとってください。また、万が一の海難の発生に備え、本ハンドブックを一読しておくことをお勧めします。

公益社団法人 日本海難防止協会

船舶油濁損害賠償保障法が改正されました

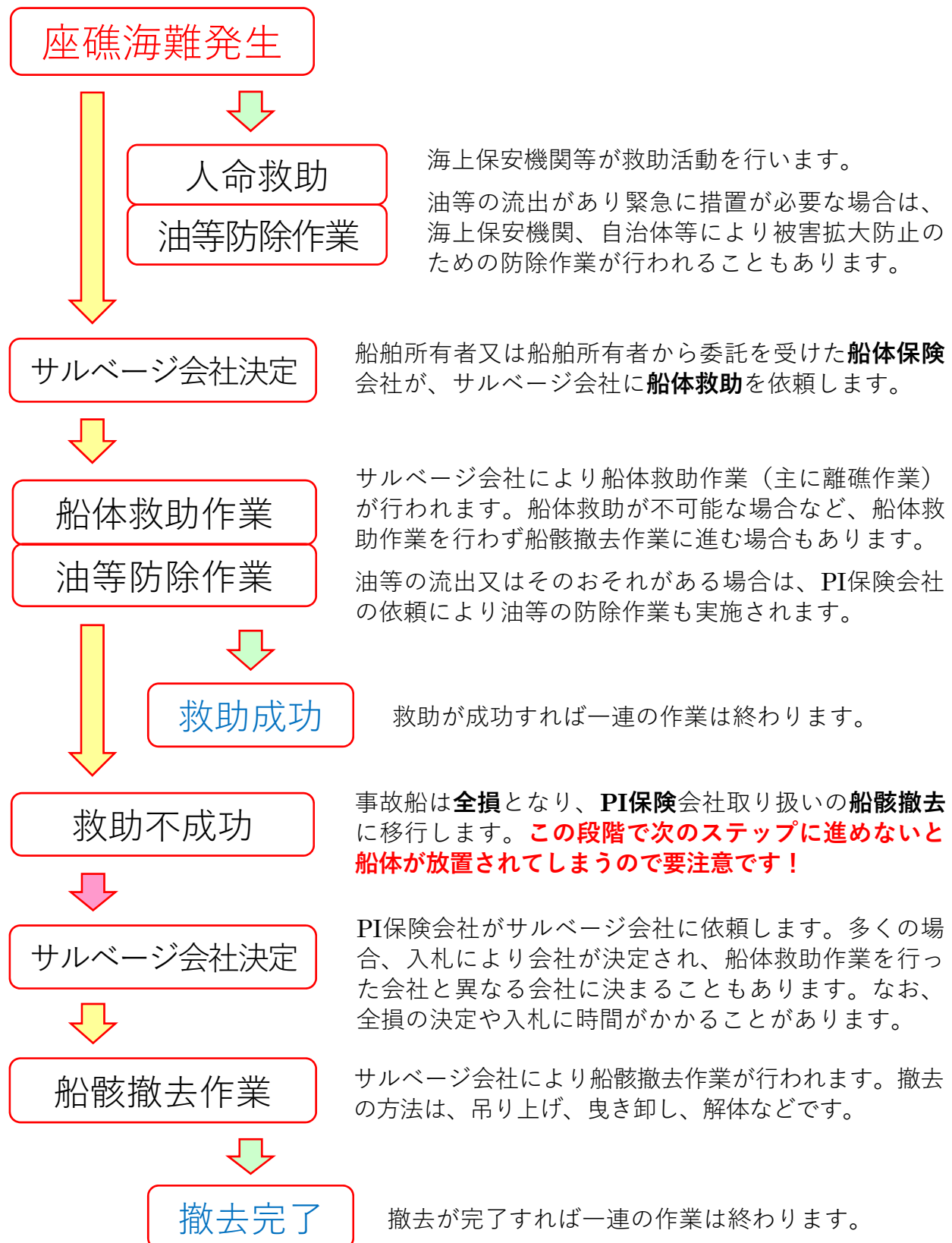
船舶油濁損害賠償保障法（本ハンドブックでは以後「油賠法」と記載します。）が令和元年5月に一部改正されました（改正された油賠法を「改正油賠法」と記載します。）。改正油賠法では座礁事故への対応に関し、次の規定が加えられました。

- ① 被害者が船骸撤去に要した費用を直接保険会社に請求できる
- ② 保険会社は保険契約違反を理由に被害者からの請求を拒めない
- ③ 日本に入港する船舶は船体撤去に係る保険契約が義務
- ④ 国土交通省が指定する保険者（[P.30参照](#)）以外の者（保険会社等）との保険契約である場合、同省が交付する保障契約証明書が必要

改正油賠法は、令和2年10月に施行される予定です。（※3）
施行日については国土交通省ウェブサイト、同省海事局安全政策課、地方運輸局にお問い合わせください。

-
- ※1 保険に加入していたにもかかわらず、船舶所有者の保険契約違反を理由に保険会社が免責を主張（あくまで保険会社側の主張であり主張の真偽は不明）、さらに船舶所有者が座礁船撤去に応じず船体が放置されてしまう事例が発生している。保険契約違反には次のような例がある。
- ① ポートステートコントロール（※4）で修理を指示されていたにもかかわらず、それを行わずに船の運航を継続していた。
 - ② 保険契約外の航海あるいは運用をしていた。
 - ③ 海難防止あるいは海難が発生した際に被害を拡大させないための措置を行わなかった。
- ※2 保険会社が免責を主張、さらに船舶所有者が座礁船撤去を拒否したため、最終的に、兵庫県が座礁船撤去費用1億7千万円を（タイ籍台船ネプチューン号事案）、青森県が流出油防除及び座礁船撤去費用3億6千万円を（カンボジア籍貨物船アンファン8号事案）、それぞれ負担したもの。（表紙の写真は海岸に座礁したアンファン8号）
- ※3 法律が改正され、施行されて初めて改正の効力が生じることから、施行日に注意。
- ※4 Port State Control（PSC）。入港した外国籍船の検査を入港国が行えるようにする仕組み。検査が甘い国に登録した船が整備不良のまま航行して事故を起こす事例が多発したため、1981年に国際海事機関（IMO）でこの仕組みが採択された。PSCが緩い国には整備不良の船が入りやすい。

座礁事故の一般的な流れ



船骸撤去を阻害する要因

P.3で座礁海難発生から救助成功・撤去完了までの一般的な流れを示しましたが、P.1記載のとおり、撤去がスムーズに進まないケースもあります。まず、どんな阻害要因があるか見てみましょう。

そもそも保険に入っていない

改正油賠法により、保険に未加入の船が日本に入港することはできません。しかし、日本に入港せず沿岸を航行していた船が海難で日本に流れ着いて座礁する、ということもありますし、国際総トン数 (※5) 100トン未満の船は保険加入の義務がありません。座礁船が保険に加入しているかどうか、早急に確認しましょう。

船舶所有者が保険契約内容に違反している

このような場合、保険会社が「免責」（保険金を支払う責務がないこと）を主張する可能性が高いです。改正油賠法により免責の主張は制限されることになりますが、契約違反の有無・可能性について、会議 (P.5 及び P.9 参照) の場などで情報を得ておきましょう。

座礁船の登録国がナイロビ条約に非加入

油賠法が改正され、座礁船撤去が徹底される素地が整いました。**国内法である油賠法の改正は、国際条約であるナイロビ条約に我が国が加入することと連動しています (P.21 参照)。**座礁船の登録国 (※6) がナイロビ条約締約国であるのかも確認しておきましょう。

※5 船の大きさを表す指標。船の容積に決められた係数を乗じた数値。国際総トン数と国内総トン数は異なる。本ハンドブックで記載の総トン数はすべて国際総トン数。

※6 船が登録されている国。「船籍国」。登録国の国旗を船尾に掲げることから「旗国」ともいう。規制が緩い、あるいは税金が安い国に登録された船を「便宜置籍船」という。

連絡調整会議に参加しましょう

油等の防除や船体救助は多数の機関が関与するため、各機関がバラバラに動くと作業効率が悪くなり、最悪失敗してしまう可能性もあります。このようなことがないよう関係者が集まり、機関間の調整や情報共有を行うことが重要です。

座礁海難が発生した場合、所管する**海上保安部署が連絡調整会議を開催**します。まずはその会議に参加しましょう。

会議では海上保安部署から事故の説明があり、今後の作業方針、作業分担、次回の会議開催予定等が話し合われます。

なお、油等の防除や船体救助あるいは船骸撤去の作業には**保障の裏付けが必要**で、それらの経費は保険会社から支払われます。保障の裏付けがないと、それらの作業を行う油等防除会社やサルベージ会社も作業を始めることができません。早急にこれらの作業が開始されるためには、

船舶所有者（あるいは 代理人）

保険会社（あるいは サーベイヤー）（※7）

の参加が必須

です。

彼らとの討議内容

（特に彼らの発言内容）

は必ず記録

しておきましょう。



※7 海難現場では、保険会社から派遣された調査員をサーベイヤーと呼ぶことが多い。
本パンフレットでは調査員を「サーベイヤー」と記載する。（P.31参照）

事故船の情報を記録しましょう

連絡調整会議に参加し
事故船の情報を記録しよう

船名（船籍国）

記入します

事故発生日時・場所

所轄海上保安部署

船種・長さ・国際総トン数

船舶所有者（登録）・国籍

船舶所有者（実質）・国籍

代理人氏名・連絡方法

メモ

船体保険会社

記入します

会社所在地（国）・連絡先

サーベイヤー氏名・所属

サーベイヤーとの連絡方法

メモ

PI保険会社

記入します

会社所在地（国）・連絡先

サーベイヤー氏名・所属

サーベイヤーとの連絡方法

メモ

記入します

[illegible]

受け取った名刺を貼付し、保存しておきましょう

[illegible]

自治体等が開催する会議

座礁海難が発生した場合、所管する海上保安部署により連絡調整会議が開催され、油等の防除、船体救助作業の予定などが話し合われます。事故が小規模であれば、連絡調整会議と自治体庁舎内などで行われる船舶所有者側との打ち合わせだけで話が解決することもあります。

しかしながら、事故が大規模であったり、金銭的補償について複数の関係者が関与したりすると、船骸撤去が思うように進まないことがあります。このような場合には、撤去に至らしめるために適用する法令や、船舶所有者側に対する対応策を協議するため、複数の役所・関係者が参加する「〇〇号座礁事故対策会議」といったような会議を、**連絡調整会議とは別に**立ち上げなければならないことがあります。このような場合、**自治体が会議を立ち上げる**ことが一般的です。

連絡調整会議と自治体等が開催する会議の役割分担に「決まり」というものではなく、事故の規模や自治体等の座礁船への関与の度合いによって役割が変わってきます。一般的に、連絡調整会議では至急対処しなければならない内容や海上における作業に関する内容が主となり、自治体等が開催する会議では、中・長期的に対応しなければならない内容、補償や撤去費用等、金銭的な内容が主となる傾向があります。

いずれにしても海上保安部署・自治体間で連絡を密にし、船舶所有者側に対する対応が両者の間・両会議の間でちぐはぐにならないよう調整することが肝要です。

会議の進め方

最初は手探り状態であることが多いです
しかし船体が放置されることを防ぐため
早急に関係者を集め会議を開催してください
船舶所有者側の会議参加は必須です

ここでいう関係者とは、関係官庁、自治体の関係部署、漁業協同組合、現場に来ている油等防除会社、サルベージ会社、座礁海域に面する自治会等を指しますが、誰が関係者になるか最初から完全に予測できないことが多いです。関係者になりそうな機関・組織には声を掛けておくといでしょう。

船舶所有者側とは、船舶所有者、その代理人、加入している保険会社、サーベイヤ（P.5 ※7 及び P.31参照）等を指します。油等防除、船骸撤去、漁業補償等、金額が大きくなります。そして、金銭的な担保がなければ作業が先に進みません。連絡調整会議同様、会議には船舶所有者側の参加が必須です。

P.3をご覧ください。この中で船体救助が成功すればもう本ハンドブックは必要ありません。しかし、船体救助が不成功、あるいは船体救助を行わないこととなった場合、**船体救助から船骸撤去に移行**し、担当する保険会社も変わります。

座礁海難では油等の防除、船体救助・船骸撤去、それに漁業被害補償等、金額のかかる問題が次々と発生します。そして、**船骸撤去も金額がかかる作業**であるがゆえにトラブルになる確率が高いものです。本ハンドブックでは、船体が放置されないよう船骸撤去にスポットを当て、P.13以降には予想されるトラブルとその対処法について記載しました。

会議参加機関リスト

～ 既存の会議がある場合はメンバー表を貼付しておきます～

～ 連絡先・担当者も記入しておきましょう～

記入します

海上保安部署が主催する連絡調整会議のメンバーにチェック

[illegible]

参加することが望ましい機関の例

都道府県防災・環境・港湾部局、市町村担当部局

海上保安部署、警察、消防、漁業関係者、自治会

船舶所有者（代理人）、船体保険会社（サーベイヤー）、PI保険会社（サーベイヤー）

油等防除会社、サルベージ会社

記録欄

[illegible]

トラブル対処法



船骸撤去の予定がなかなか示されない

船体救助不能、あるいは船体を救助しても採算が合わない
と判断されるまでは船骸撤去に移行することができません。

船骸撤去に進まなければ船体が放置されてしまう危険があるわけですが、これらの判断は船舶所有者・船体保険会社・PI保険会社等の関係者で合意される必要があり、関係者が国外所在である場合は合意に時間を要することが多いです。

通常現場にはこれら関係者から依頼された代理人・サーベイヤーが派遣されますが、彼らの権限は限られており、船骸撤去の遅れを追及しても、彼らにはどうすることもできないのが実情です。

当事者（被害者）として不満が募るのは仕方のないことですが、船骸撤去を早期に確実に実施させるには、**サーベイヤーから正確な情報を遅滞なく伝達させ、早期に船舶所有者側の判断が得られるよう仕向ける**のが得策です。

ところで、サーベイヤーによっては当事者との接触を嫌う人がいるのも実情です。サーベイヤーを過剰に追求しても得るものではありませんが、連絡が絶えないよう**サーベイヤーとの連絡方法を確認**しておきましょう。

そして、彼らの会議への出席を担保するため、関係官庁や自治体を含めた会議メンバーとの間で、口頭でもよいので会議出席の了解（約束）を取り付けておきましょう。**それらの内容を逐次、詳細に記録**しておくことが重要です。

トラブル対処法



船骸撤去を渋る

船骸撤去費用は高額となるため、保険会社が船骸撤去を渋ったり拒否したりすることが考えられます。このような場合、冷静に対応しなければ、最悪サーベイヤーが現場を引き払ってしまう可能性もあります。ここは冷静さを保ち、あらゆる方策で相手を説得するべきです。以下、方策例を記載しますが、これ以外でも取れる方策はなんでも取っていきましょう。

● 船舶所有者への命令、行政指導、勧告等

法的根拠 (※8) は船舶所有者や保険会社に対する強力な武器となります。本邦の行政機関から発せられた撤去命令や措置命令を履行しなければ法令違反になります。また、命令が発せられる前であっても、撤去すべき法的根拠があることを相手に知らしめることが重要です。命令でなく行政指導や勧告であったとしても、船骸撤去に進む重要な足がかりとなります。遅滞なくこれらが発動されるよう、関係官庁とも連絡を密にし、船舶所有者への働きかけを行いきましょう。

※8 P.23～P.29に、法的根拠となる法令、その法令の対象とする区域、撤去命令に係る命令主体・命令条件・根拠条項が記載されているので参照されたい。

● サルベージ会社との情報共有

日本のサルベージ会社は歴史も古く、困難なサルベージ作業や委託者との費用交渉などを何回も経験しておりノウハウが豊富です。サルベージ会社から得られた情報が問題解決にとっても有益となることがあります。

● 海事弁護士起用の起用

海事を専門とする海事弁護士は、船骸撤去に関する法律に明るいのみならず、今までの豊富な経験でもって相手方と交渉してくれることが期待されます。初期段階から弁護士の起用を念頭に置き、状況が怪しくなってきた場合、**時間が経って後戻りできない状況になる前に**弁護士に相談してみるのも有益です。

✓ 海事弁護士を探す際には、一般社団法人 日本海運集会所ウェブサイトに掲載の「海事法律事務所」が参考になるでしょう。

トラブル対処法

● 外交ルートを活用

相手が外国所在である場合、こちらの窮状を外交ルートを通じ、相手の船舶所有者、保険会社、あるいは当該外国政府に訴えるという手段もあります。自治体～日本国政府を通じ、相手国への橋渡しをしてもらいます。過去に外交ルートを通して訴えたことにより問題が解決できた例もあり、有効な方法となり得ます。

● マスコミへの情報提供

国際的に地球環境保護が叫ばれている昨今です。放置船も地球の環境を悪化させる大きな一因ですので、船が放置されている（放置されつつある）現状をマスコミを通じて世間に発信していきましょう。また、インターネットを経由した情報発信も有効です。被害の状況がわかる現場の写真・動画が効果を上げます。

● ナイロビ条約加入と油賠法改正

日本がナイロビ条約に加入し、油賠法を改正したことにより（※9）、座礁船撤去にかかった費用について、被害者が保険会社に直接請求できるようになります。

（P.21 参照）

※9 改正油賠法の施行日に留意。令和2年10月に施行される見込み。

船舶所有者が船骸撤去に応じない場合は、保険会社に対し「もし船骸撤去を行わない場合、国内法等（※10）により代執行を行い、国内法（※11）に基づいて貴保険会社にその経費を請求する」旨を主張しましょう。保険会社からすると「自社が関与せずに費用を請求されるよりは、自社が関与し、金額を了解した上で船骸撤去を行ったほうが得策である」という意識付けになります。

※10 P.23～P.29に記載されている法令及び自治体等が制定した条例等

※11 改正油賠法

なお、船舶所有者や保険会社がナイロビ条約に加入していない国に所在する場合であっても、**改正油賠法によって保険会社に直接請求する権利がある**（P.21 参照）ので、その主張を相手方に伝え、それと並行して、油賠法を所管する国土交通省（海事局）あるいは地方運輸局に陳情し、船舶所有者や保険会社に行政指導を行ってもらいましょう。取り得る方策はすべて取っておきましょう。

保険会社に費用を直接請求する

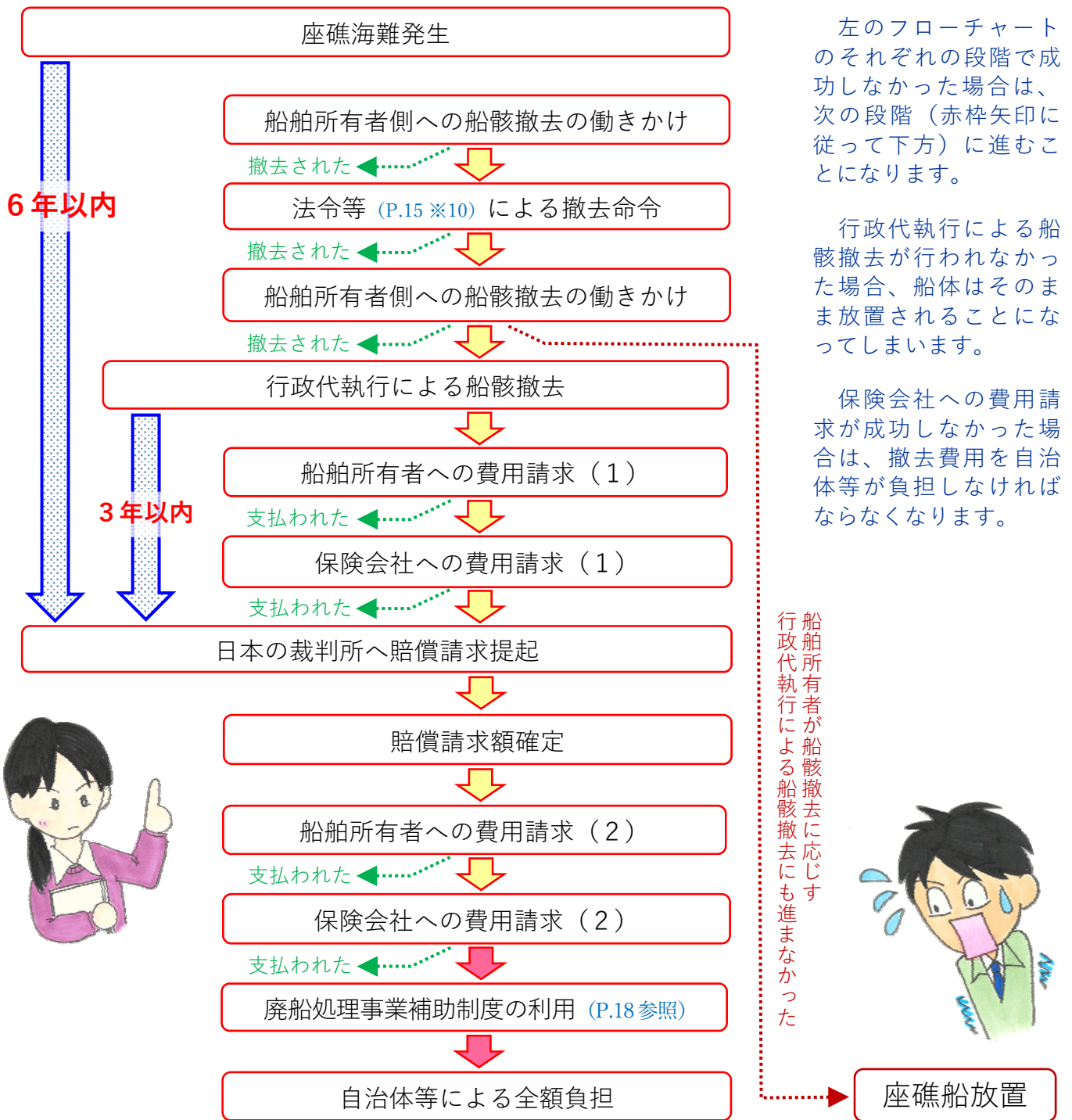
～ 保険会社が賠償に応じないときの最終手段 ～

保険会社が船骸撤去（あるいは船骸撤去に係る費用の承認）に応じず、船舶所有者が座礁船を放置した場合、法令等（P.15 ※10）に基づき、行政機関（P.14 ※8）が**船舶所有者に対し撤去命令を発出**します。船舶所有者がその命令に応じなかった場合は、**行政代執行によって船骸を撤去し、費用を保険会社に直接請求**することになります。（P.17 参照）

（保険会社への請求方法と注意点）

- 保険会社への請求方法について特に決まった様式や方法はありませんが、**請求額を証明する資料・書類を付した英文の請求書**を保険会社に送付します。
- 資料・書類とは、撤去作業の写真や撤去業者の日報、被害者（多くの場合、自治体）と船舶所有者及び保険会社との連絡記録等です。
- 賠償は一義的に撤去義務者である船舶所有者に請求しますが、船舶所有者が支払わない場合は保険会社に請求することになります。
- 保険会社が被害者との交渉を拒んだり、満足できる賠償額を提示しない場合（船主責任制限法の責任限度額を主張する可能性もあります）には、**当該保険会社を相手とした賠償訴訟を（海外の保険会社であっても）日本の裁判所に提起**します。そしてその判決を以って当該保険会社に改めて請求を行うことになります。
- 保険会社による保障制度は、油賠法及びナイロビ条約の要件を満たす必要があることから、保険会社が適切な対応をしない場合には、国土交通省から直接、あるいは外交ルートを通じ、当該保険会社に対し適切な対応をとるよう働きかけをすることも有効な対応であると思われます。
- 船骸撤去を命じるための根拠法（P.15 ※10）の存在や、根拠法に基づいた撤去命令の有無、請求金額の積算根拠等、その後の請求手続きを確実に行うため、また、相手が弁護士を立ててきた場合に備え、事故の初期段階から海事弁護士への依頼を念頭に置いておくべきです。この場合、海外渉外事案が主となることから、海外にネットワークを有する海事弁護士であることが望ましいです。

船骸撤去・費用請求の流れ

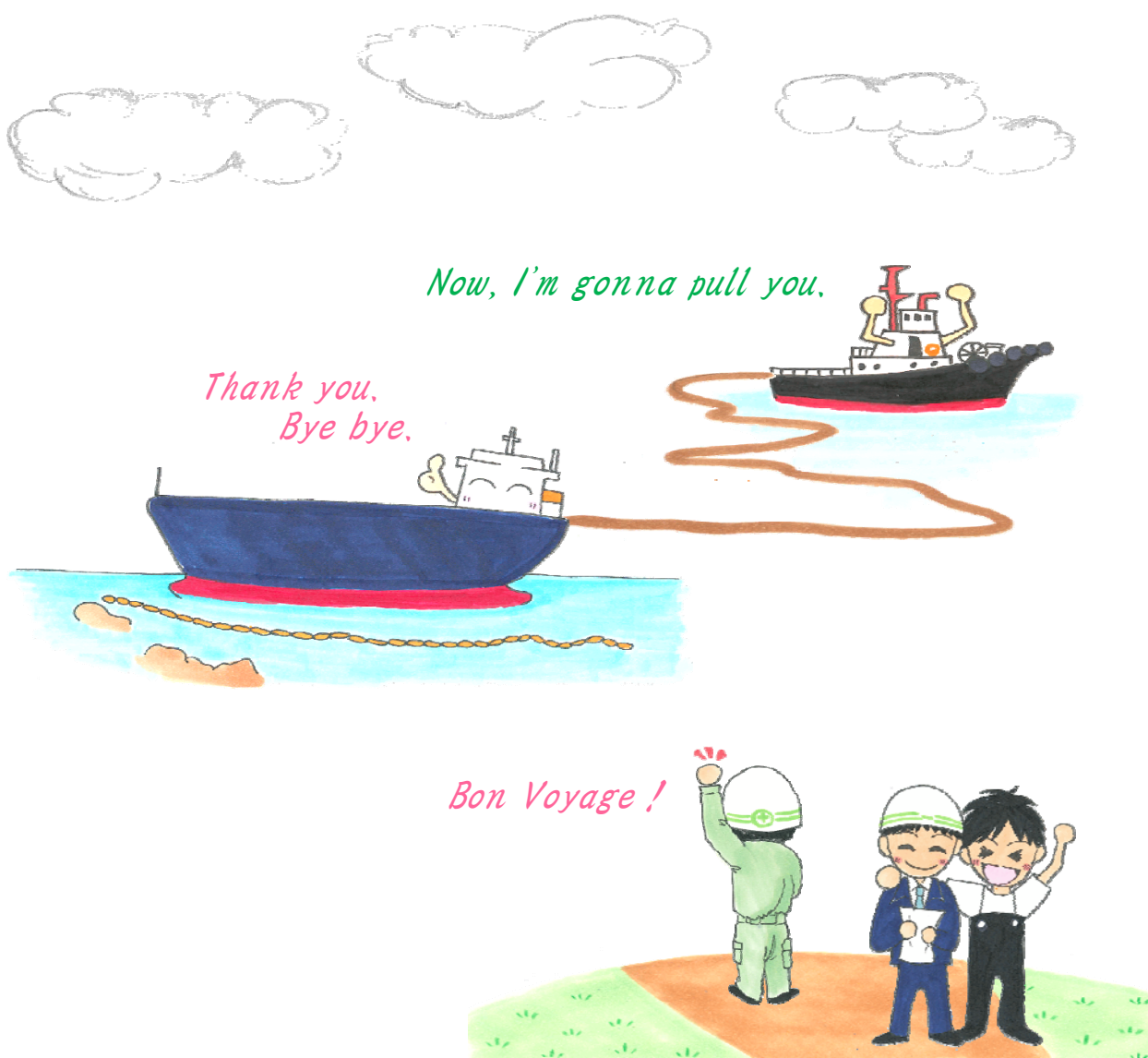


このため、なんとしても **保険会社への費用請求 (2)** の段階までに解決させるよう努力しましょう。

なお、船舶所有者と保険会社への費用請求は、**座礁海難が発生してから6年以内、船骸が撤去されてから3年以内**（青枠矢印）に裁判所へ提起されないと権利が消滅しますので注意してください。

廃船処理事業補助制度の利用

本パンフレットによる対策を含め、あらゆる策を講じたにもかかわらず撤去費用を回収することができなかった場合、港湾区域、海岸区域、漁港区域における廃船処理事業に係る補助制度を利用できる可能性があります。これらの制度は法に基づく恒久的なものではありませんが、それぞれの区域を担当する国土交通省、農林水産省の地方機関に相談してみるとよいでしょう。



《解説》PI保険とは ～ 船体保険との違い ～

PI保険とは、Protection & Indemnity 保険の略で、日本語では「船主責任保険」と訳されます。P&I保険と記載されることもあり、日本では「ピーアイ保険」と呼ばれます。

海難事故が発生した場合、基本的には**船体保険**が対応し、サルベージ会社に委託して**船体救助**が行われます。しかし、船体の破損が進み物理的に助けられない、あるいは、船体を助けても修理代がかさみ経済的でない、と判断された場合、その船舶は保険上**全損扱い**となり、以後**PI保険**による**船骸撤去**へと移行します。

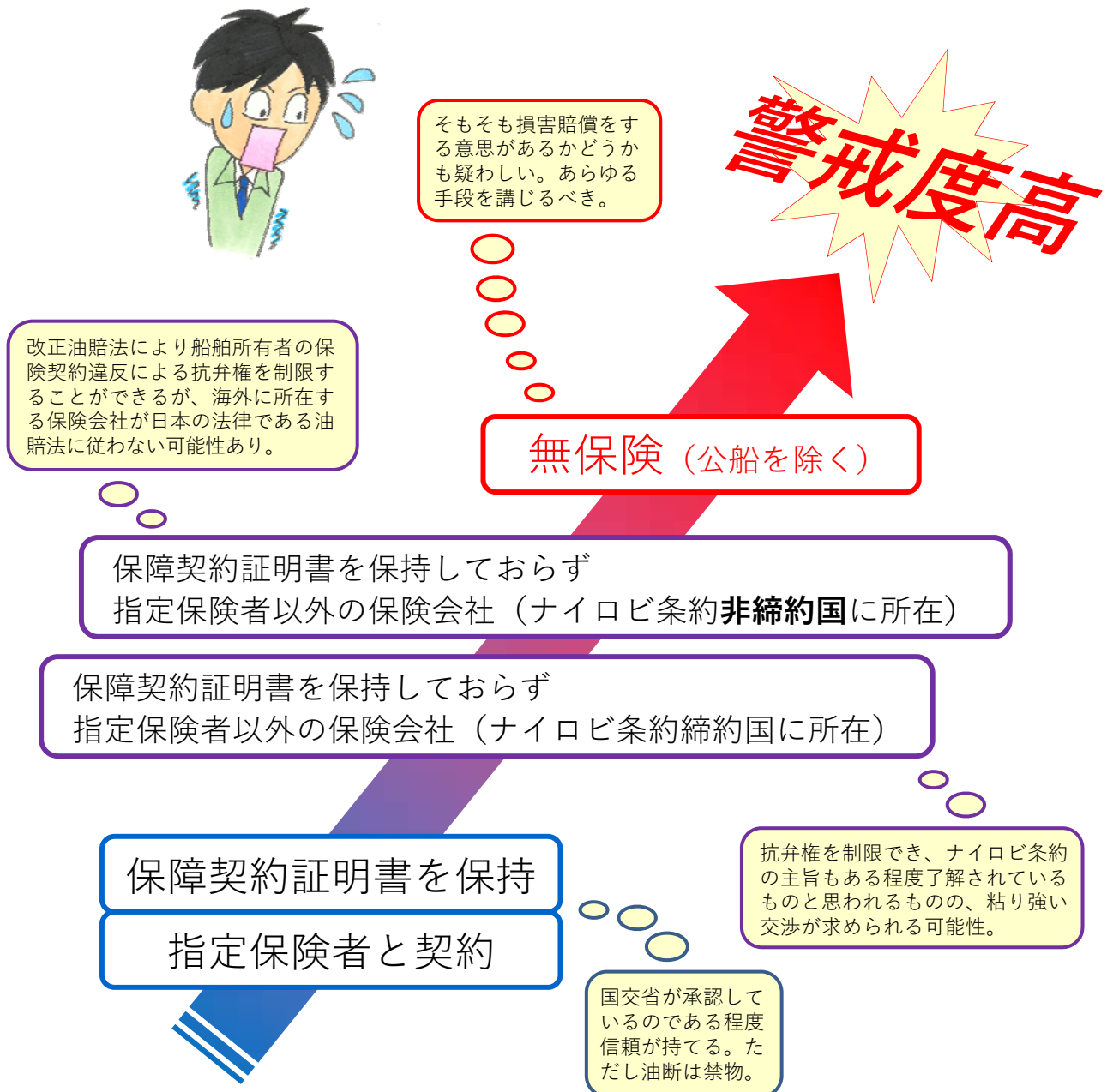
国内では、日本船主責任相互保険組合（通称「ジャパンピーアイ（JPI）」）や漁船保険組合が代表格です。これらの組合は、名称のとおり船主の利益を互いに守る組織でした。現在では一般の保険会社もPI保険を扱っています。

日本国外にも多数のPI保険会社がありますが、実際のところ**保険会社によって財政状況に違いがあり、行政の命令・勧告等に従わない会社があるのが実情**です。そのような海外PI保険会社であった場合、撤去に関する話し合いが難航することが予想されます。このため、座礁事故が発生した場合には、PI保険会社が**どのような会社であるか確認しておくことが重要**です。

日本に入港する国際総トン数100トン以上の外航船は、改正油賠法に基づき、**保険加入が義務付け**られており、P.30に示す**指定保険者**と契約をしているか、あるいは、それ以外の保険会社であれば、国土交通大臣が発行する**保障契約証明書**を保持しなければなりません。国際総トン数100トン未満の船であったり、日本に入港予定がない船舶が座礁事故を起こした場合は要注意です。

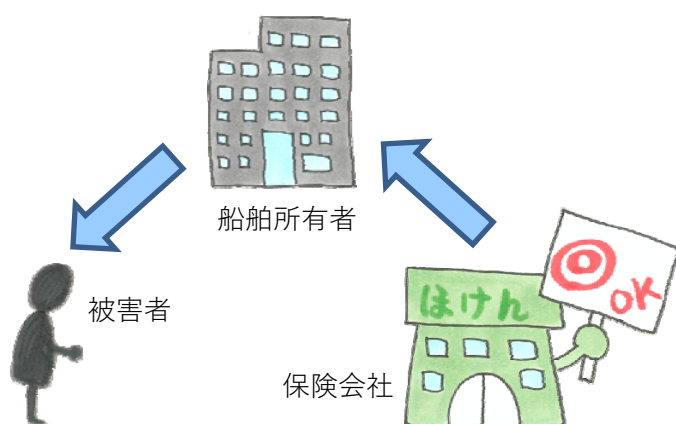
船骸撤去費用はPI保険から賄われます

～ 実際のところPI保険会社によって撤去の困難度が変わってきます ～



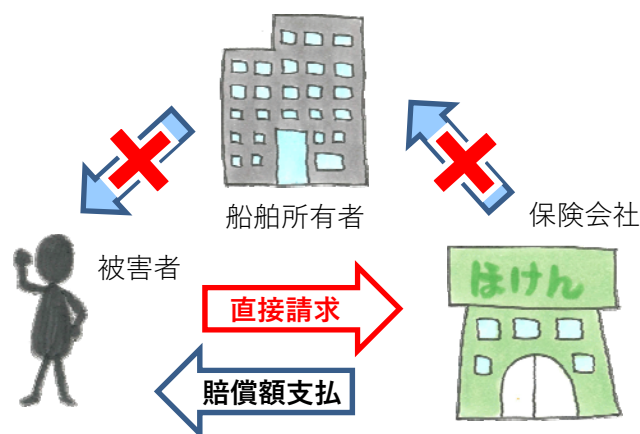
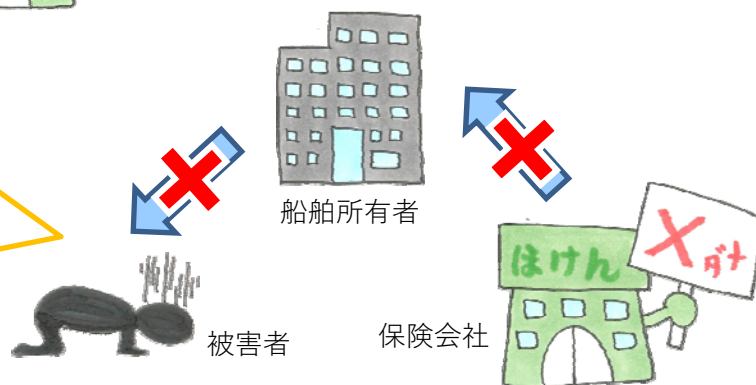
- ✓ 日本に入港する船には油賠法に基づく保険の加入が義務付けられています。
- ✓ しかしながら、日本に入港しない船が日本で座礁事故を起こすこともあります。
- ✓ また、国際総トン数100トン未満の船への保険加入は免除されています。
- ✓ 上の図は一般的な概念であり、保険会社によってその対応はまちまちです。
- ✓ あくまでも目安とし、船骸が撤去されるまで、注意を怠らないようにしましょう。

《解説》 ナイロビ条約とは ～ 保険会社に費用を直接請求する ～



通常は、油防除や船骸撤去に係る費用は、保険会社から（形式上、船舶所有者を経由して）作業を請け負った会社に支払われます。

ところが、船舶所有者が保険契約違反をしていた場合、保険会社はそれを理由に免責を主張。結果船骸撤去が行われない事例が発生していました。



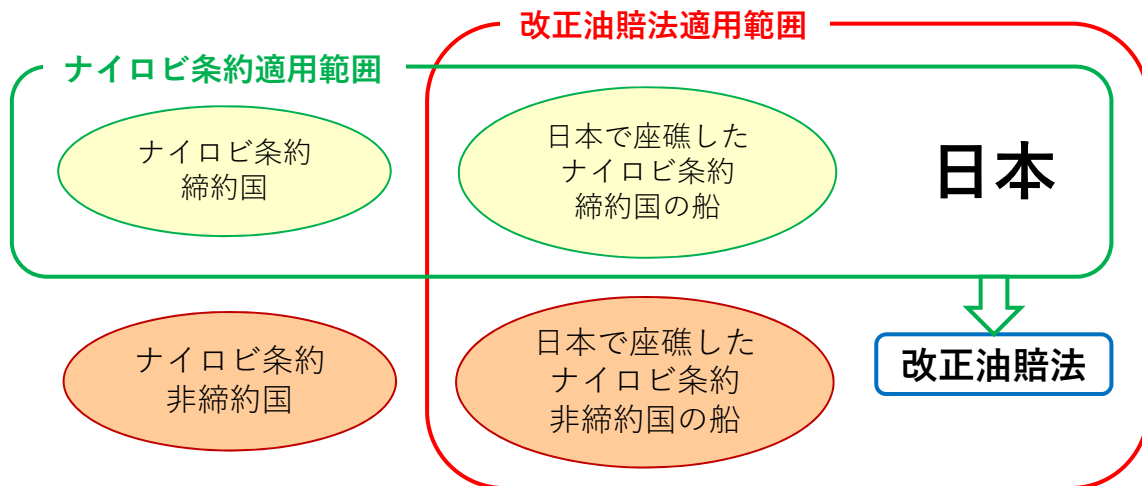
ナイロビ条約では、このような場合でも、被害者は保険会社に対し、直接費用を請求できるようになります。日本がナイロビ条約に加入し、それに伴って改正油賠法が施行されることにより、その効力が担保されます。

日本がナイロビ条約に加入し、油賠法を改正したことにより（令和2年10月施行予定）、船骸撤去費用を保険会社に直接請求できるようになりました。これによって、船舶所有者が失踪したり、船舶所有会社が解散してしまった場合でも、保険会社から賠償が得られることが期待されます。

条約と国内法の関係

～ 日本は条約を締結するとそれに対応する国内法を整備します ～

ナイロビ条約（二千七年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約）加入を前提に、日本では**油賠法**が改正されました。**国際条約であるナイロビ条約と国内法である油賠法**の関係を図にすると、次のようになります。



- 1、日本とナイロビ条約締約国との間では、ナイロビ条約に記されている事項が共通の了解事項となっています。
- 2、一方、非締約国との間では共通の了解事項とはなっていません。
- 3、しかしながら、日本国内で座礁事故を起こした船舶の船舶所有者や保険会社は、ナイロビ条約非締約国であっても日本の法律である改正油賠法の適用を受けます。
- 4、そして、改正油賠法では次の事項が規定されています。
 - 座礁船撤去費用に係る損害を被害者が直接保険会社に請求できる
 - 保険会社は船舶所有者の契約違反を理由に被害者からの請求を拒めない

たとえば船舶所有者が座礁船撤去を行わず、自治体によって撤去した場合でも、改正油賠法によってその費用を直接保険会社に請求する仕組みができました。

指定保険者や保障契約証明書が発行された保険会社であれば、指定解除、あるいは当該社に係る証明書の発行停止というペナルティーも想定されるため、ある程度の影響力が及ぶものと予想されますが、それ以外の保険会社であった場合、事が順調に進まない可能性があります。（P.20 参照）

いずれにしても、座礁海難が発生した場合には、これまでに記載してあること、またそれ以外で有効と思われるすべての手段を遅滞なく行使していきましょう。

《資料》 座礁船の撤去に関連する主な法制度

法律	対象とする区域	船舶等の撤去等の命令		
		命令主体	命令の条件	根拠条項
海岸法	海岸保全区域内	海岸管理者	第8条の2第1項第3号違反がある場合及び海岸の保全に支障を及ぼす等と海岸管理者が認める場合	第12条第1項及び第3項
	一般公共海岸区域内		第37条の6第1項第3号違反がある場合	第37条の8で準用する第12条第1項
港湾法	港湾区域、港湾隣接地域、臨港地区又は第二条第六項の規定により国土交通大臣の認定した港湾施設の区域内	港湾管理者	第37条の11違反がある場合	第56条の4第1項
	開発保全航路内	国土交通大臣	第43条の8の違反がある場合	
	緊急確保航路内	国土交通大臣	第55条の3の5違反がある場合	
	港湾区域の定のない港湾において都道府県知事が定めた水域内	都道府県知事	第56条の2違反がある場合	
港則法	特定港内又は特定港の境界附近	港長等	船舶交通を阻害する虞のあるとき	第26条・第43条
海上交通安全法	東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海	海上保安庁長官	船舶交通の危険を防止する必要があるとき	第39条第3項

法律	対象とする区域	船舶等の撤去等の命令		
		命令主体	命令の条件	根拠条項
海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律	海洋	海上保安庁長官	排出された原油等の防除のため必要な措置を講じていない場合	第39条第3項
			海難時において油等が排出される恐れがある場合で緊急に防止する必要がある場合	第39条第5項
			緊急に海洋汚染を防止する必要がある場合	第40条
漁港漁場整備法	漁港の区域内	漁港管理者	第39条第1項又は第5項違反がある場合	第39条の2第1項
河川法	河川区域内	河川管理者	第29条違反がある場合	第75条第1項
排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律	特定離島港湾施設の存する港湾において、当該港湾の利用又は保全上特に必要があると認めて国土交通大臣が水域を定めて公告した場合の当該水域	国土交通大臣	第10条第1項違反がある場合	第11条第1項
公有水面埋立法	港湾区域内における埋立工事施工区域内	港湾管理者	工事の施工区域内に工作物その他の物件がある場合	第31条
	港湾区域以外の埋立工事施工区域内	都道府県知事等		
海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律	経済産業大臣及び国土交通大臣が法第8条第1項に基づき指定した区域	国土交通大臣	第12条違反がある場合	第24条第1項

○行政代執行法（昭和二十三年法律第四十三号）（抄）

第二条 法律（法律の委任に基く命令、規則及び条例を含む。以下同じ。）により直接に命ぜられ、又は法律に基き行政庁により命ぜられた行為（他人が代つてなすことのできる行為に限る。）について義務者がこれを履行しない場合、他の手段によつてその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるときは、当該行政庁は、自ら義務者のなすべき行為をなし、又は第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することができる。

○海岸法（昭和三十一年法律第百一号）（抄）

（監督処分）

第十二条 海岸管理者は、次の各号の一に該当する者に対して、その許可を取り消し、若しくはその条件を変更し、又はその行為の中止、他の施設等の改築、移転若しくは除却（第八条の二第一項第三号に規定する放置された物件の除却を含む。）、他の施設等により生ずべき海岸の保全上の障害を予防するために必要な施設をすること若しくは原状回復を命ずることができる。

- 一 第七条第一項、第八条第一項又は第八条の二第一項の規定に違反した者
- 二 第七条第一項又は第八条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者
- 三 偽りその他不正な手段により第七条第一項又は第八条第一項の規定による許可を受けた者

2 （略）

3 海岸管理者は、海岸保全区域内において発生した船舶の沈没又は乗揚げに起因して当該海岸管理者が管理する海岸保全施設等が損傷され、若しくは汚損され、又は損傷され、若しくは汚損されるおそれがあり、当該損傷又は汚損が海岸の保全に支障を及ぼし、又は及ぼすおそれがあると認める場合（当該船舶が第八条の二第一項第三号に規定する放置された物件に該当する場合を除く。）においては、当該沈没し、又は乗り揚げた船舶の船舶所有者に対し、当該船舶の除却その他当該損傷又は汚損の防止のため必要な措置を命ずることができる。

4～11 （略）

（準用規定）

第三十七条の八 第十条第二項、第十一条、第十二条（第三項を除く。）、第十二条の二、第十六条、第十八条、第二十三条、第二十三条の三から第二十三条の七まで、第二十四条、第二十五条、第二十八条、第三十一条及び第三十四条から第三十七条までの規定は、一般公共海岸区域について準用する。この場合において、第十条第二項、第十一条、第十二条第一項及び第二項並びに第二十三条の七中「第七条第一項」とあるのは「第三十七条の四」と、第十条第二項、第十二条第一項及び第二項並びに第二十三条の七中「第八条第一項」とあるのは「第三十七条の五」と、第十一条中「第八条第一項第一号」とあるのは「第三十七条の五第一号」と、第十二条第一項中「第八条の二第一項第三号」とあるのは「第三十七条の六第一項第三号」と、「第八条の二第一項」とあるのは「第三十七条の六第一項」と、第二十四条中「海岸保全区域台帳」とあるのは「一般公共海岸区域台帳」と読み替えるものとする。

○港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）（抄）

（監督処分）

第五十六条の四 国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者は、第一号に該当する者（国土交通大臣にあつては同号イ、都道府県知事にあつては同号ロ、港湾管理者にあつては同号ハに掲げる規定に違反した者）又は第二号若しくは第三号に該当する者に対し、工事その他の行為の中止、工作物若しくは船舶その他の物件（以下「工作物等」という。）の改築、移転若しくは撤去、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること又は原状の回復を命ずることができ、第二号又は第三号に該当する者に対し、第一号に掲げる規定によつて与えた許可を取り消し、その効力を停止し、その条件を変更し、又は新たな条件を付することができる。

一 次の規定に違反した者

イ 第四十三条の八第一項若しくは第二項又は第五十五条の三の五第一項若しくは第二項

ロ 第五十六条第一項又は第五十六条の二第一項

ハ 第三十七条第一項又は第三十七条の十一第一項

二 第三十七条第一項、第四十三条の八第二項、第五十五条の三の五第二項又は第五十六条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者

三 詐欺その他不正な手段により第三十七条第一項、第四十三条の八第二項、第五十五条の三の五第二項又は第五十六条第一項の規定による許可を受けた者

2～9 （略）

○港則法（昭和二十三年法律第七十四号）（抄）

第二十六条 特定港内又は特定港の境界附近における漂流物、沈没物その他の物件が船舶交通を阻害する虞のあるときは、港長は、当該物件の所有者又は占有者に対しその除去を命ずることができる。

（準用規定）

第四十三条 第十条、第二十六条、第二十九条、第三十一条、第三十六条第二項、第三十七条第二項及び第三十八条から第四十条までの規定は、特定港以外の港について準用する。この場合において、これらに規定する港長の職権は、当該港の所在地を管轄する管区海上保安本部の事務所であつて国土交通省令で定めるものの長がこれを行うものとする。

○海上交通安全法（昭和四十七年法律第百十五号）（抄）

（海難が発生した場合の措置）

第三十九条 海難により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれがあるときは、当該海難に係る船舶の船長は、できる限り速やかに、国土交通省令で定めるところにより、標識の設置その他の船舶交通の危険を防止するため必要な応急の措置をとり、かつ、当該海難の概要及びとつた措置について海上保安庁長官に通報しなければならない。ただし、港則法第二十五条の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 （略）

3 海上保安庁長官は、船長が第一項の規定による措置をとらなかつたとき又は同項の規定により船長がとつた措置のみによつては船舶交通の危険を防止することが困難であると認めるときは、船舶交通の危険の原因となつている船舶（船舶以外の物件が船舶交通の危険の原因となつている場合は、当該物件を積載し、引き、又は押していた船舶）の所有者（当該船舶が共有されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人）に対し、当該船舶の除去その他船舶交通の危険を防止するため必要な措置（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第四十二条の七に規定する場合は、同条の規定により命ずることができる措置を除く。）をとるべきことを命ずることができる。

○海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第百三十六号） （抄）

（大量の油又は有害液体物質の排出があつた場合の防除措置等）

第三十九条 大量の油又は有害液体物質の排出があつたときは、次に掲げる者は、直ちに、国土交通省令で定めるところにより、排出された油又は有害液体物質の広がり及び引き続く油又は有害液体物質の排出の防止並びに排出された油又は有害液体物質の除去（以下「排出油等の防除」という。）のための応急措置を講じなければならない。

一 当該排出された油若しくは有害液体物質が積載されていた船舶の船長又は当該排出された油若しくは有害液体物質が管理されていた施設の管理者

二 前号の船舶内にある者及び同号の施設の従業者である者以外の者で当該大量の油又は有害液体物質の排出の原因となる行為をしたもの（その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長）

2 大量の油又は有害液体物質の排出があつたときは、次に掲げる者は、直ちに、国土交通省令で定めるところにより、排出油等の防除のため必要な措置を講じなければならない。ただし、前項に定める者が同項の規定による措置を講じた場合において、これらの者が講ずる措置のみによつて確実に排出油等の防除ができると認められるときは、この限りでない。

一 前項第一号の船舶の船舶所有者

二 前項第一号の施設の設置者

三 前二号に掲げる者のほか、その業務に関し当該大量の油又は有害液体物質の排出の原因となる行為をした者の使用者（当該行為をした者が船舶の乗組員であるときは、当該船舶の船舶所有者）

3 前項の場合において、同項各号に掲げる者が同項の規定により講ずべき措置を講じていないと認められるときは、海上保安庁長官は、これらの者に対し、同項の規定により講ずべき措置を講ずべきことを命ずることができる。

4 （略）

5 海上保安庁長官は、船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合又は海洋施設の損傷その他の海洋施設に係る異常な現象が発生した場合において、当該船舶又は海洋施設からの大量の油又は有害液体物質の排出のおそれがあり、緊急にこれを防止する必要があると認めるときは、次に掲げる者に対し、国土交通省令で定めるところにより、排出のおそれがある油又は有害液体物質の抜取りその他当該大量の油又は有害液体物質の排出の防止のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

一 当該船舶の船長又は船舶所有者

二 当該海洋施設の管理者又は設置者

(廃棄物等の排出があつた場合の防除措置等)

第四十条 海上保安庁長官は、廃棄物その他の物（油及び有害液体物質を除く。以下この条及び第四十一条の二第二号において同じ。）の排出により、又は船舶の沈没若しくは乗揚げに起因して海洋が汚染され、又は汚染されるおそれがあり、当該汚染が海洋環境の保全に著しい障害を及ぼし、又は及ぼすおそれがあると認める場合は、当該廃棄物その他の物を排出したと認められる者又は当該沈没し、若しくは乗揚げた船舶の船舶所有者に対し、国土交通省令で定めるところにより、当該廃棄物その他の物の除去又は当該船舶の撤去その他当該汚染の防止のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

○漁港漁場整備法（昭和二十五年法律第百三十七号）（抄）

(監督処分)

第三十九条の二 漁港管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、その許可を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又はその行為の中止、工作物若しくは船舶、自動車その他の物件（以下「工作物等」という。）の改築、移転若しくは除却若しくは原状回復を命ずることができる。

- 一 前条第一項又は第五項の規定に違反した者
 - 二 前条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者
 - 三 偽りその他不正な手段により前条第一項の規定による許可を受けた者
- 2～11 （略）

○河川法（昭和三十九年法律第百六十七号）（抄）

(河川管理者の監督処分)

第七十五条 河川管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、この法律若しくはこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定によつて与えた許可、登録若しくは承認を取り消し、変更し、その効力を停止し、その条件を変更し、若しくは新たに条件を付し、又は工事その他の行為の中止、工作物の改築若しくは除却（第二十四条の規定に違反する係留施設に係留されている船舶の除却を含む。）、工事その他の行為若しくは工作物により生じた若しくは生ずべき損害を除去し、若しくは予防するために必要な施設の設置その他の措置をとること若しくは河川を原状に回復することを命ずることができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定若しくはこれらの規定に基づく処分に違反した者、その者の一般承継人若しくはその者から当該違反に係る工作物（除却を命じた船舶を含む。以下この条において同じ。）若しくは土地を譲り受けた者又は当該違反した者から賃貸借その他により当該違反に係る工作物若しくは土地を使用する権利を取得した者
 - 二 この法律又はこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定による許可、登録又は承認に付した条件に違反している者
 - 三 詐欺その他不正な手段により、この法律又はこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定による許可、登録又は承認を受けた者
- 2～10 （略）

○排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（平成二十二年法律第四十一号）（抄）

（監督処分）

第十一条 国土交通大臣は、次に掲げる者に対し、工事その他の行為の中止又は工作物若しくは船舶その他の物件（以下この条において「工作物等」という。）の撤去、移転若しくは改築、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること若しくは原状の回復（第三項及び第九項において「工作物等の撤去等」という。）を命ずることができる。

- 一 第九条第一項の規定に違反して、同項各号に掲げる行為をした者
 - 二 第九条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者
 - 三 偽りその他不正な手段により第九条第一項の規定による許可を受けた者
 - 四 前条第一項の規定に違反した者
- 2～10 （略）

○公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）（抄）

第三十一条 第八条第一項ノ規定ニ依リ埋立ニ関スル工事ニ著手スルコトヲ得ル場合ニ於テハ都道府県知事ハ其ノ工事ノ施行区域内ニ於ケル公有水面ニ存スル工作物其ノ他ノ物件ノ除却ヲ其ノ所有者ニ命スルコトヲ得

○海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成三十年法律第八十九号）（抄）

（監督処分）

第二十四条 国土交通大臣は、次に掲げる者に対し、工事その他の行為の中止、工作物若しくは船舶その他の物件（以下この条において「工作物等」という。）の撤去、移転若しくは改築、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること又は原状の回復（第三項及び第九項において「工作物等の撤去等」という。）を命ずることができる。

- 一～三 （略）
- 四 第十二条の規定に違反した者

- ✓ 各法令は、対象とする区域が定められています。座礁した海域が、その対象とする区域に含まれているかどうか確認しておきましょう。
- ✓ 法令以外でも、地方自治体の条例に船骸撤去を命令・勧告等が行える条項が定められている可能性があります。条例についても調べておきましょう。

《資料》 指定保険者

(平成31年3月29日 国土交通省告示第466号 34社)

日本船主責任相互保険組合
漁船損害等補償法第四条の漁船保険組合
アシュアランスフォアニング・ガード・イェンシディグ
共栄火災海上保険株式会社
ザ・ソサイエティー・オブ・ロイズ
ザ・ノース・オブ・イングランド・プロテクティング・アンド・インデムニティー・アソシエーション・リミテッド
ザ・ブリタニヤ・スチーム・シップ・インシュアランス・アソシエーション・リミテッド
ザ・ユナイテッド・キングダム・ミューチュアル・スチーム・シップ・アシュアランス・アソシエーション (ヨーロツパ) リミテッド
スイス・リー・インターナショナル・エスイー
損害保険ジャパン日本興亜株式会社
大同火災海上保険株式会社
東京海上日動火災保険株式会社
三井住友海上火災保険株式会社
American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
Gard P.&I. (Bermuda) Ltd.
Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited
Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (The Swedish Club)
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
The North of England P&I DAC
The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)
The Standard Club Asia Ltd
The Standard Club Ireland DAC
The Standard Club Ltd
The Standard Club UK Ltd
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
中国人民財産保険股份有限公司
中国船東互保協会
QBE UK Limited
The Korea Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association
Korea Shipping Association
Amlin Insurance SE

《資料》 ナイロビ条約締約国

(令和2年2月末現在 48か国)

アルバニア、アンティグア・バーブーダ、イギリス、イラン、インド、オランダ、カナダ
ガイアナ、ガボン、北朝鮮、キプロス、クック諸島、クロアチア、ケニア、コモロ
コンゴ共和国、サウジアラビア、シエラレオネ、シンガポール、スイス、スウェーデン
セントクリストファー・ネイビス、中華人民共和国、ツバル、デンマーク、トンガ、ドイツ
ナイジェリア、ニウエ、バハマ、パナマ、パラオ、フィンランド、フランス、ブルガリア
ベラルーシ、ベリーズ、ベルギー、ポルトガル、マルタ、マレーシア、マーシャル諸島
マダガスカル、南アフリカ、モロッコ、ヨルダン、リベリア、ルーマニア
✓ 日本は令和2年10月にナイロビ条約に加入し締約国となる予定です。

《資料》 座礁海難の現場で使われる用語

単語	意味
アバンダン（する）	直訳は「放棄（する）」。船体救助を諦めて船を「全損」扱いにすること。呼び方が「船体」から「船骸」に変わる。
クレーン台船	字のとおりクレーンが設置された台船。国内では4千トン吊りのものもある。海上工事で使用されるほか、船体救助や船骸撤去作業にも使用される。
コンソーシアム	共同事業体。作業が大掛かりになった場合、複数のサルバーがコンソーシアムを形成することがある。
サブスタンダード船	国際基準に達する装備がされていない、船体や機器が老朽化して十分機能していない船。便宜置籍船に多い。事故を起こした際、保険会社が免責を主張することが予想される。要注意船！
サルバー	サルベージ会社。
サーベイヤー	保険会社から派遣される調査員。保険会社の代理人を兼ねる場合もある。どれだけの権限を保険会社から委任されているかケースバイケースなので注意を要する。
船舶所有者	船舶の所有権を有する者。船主（せんしゅ）ともいう。「実質船主」なのか、便宜置籍国に籍を置くペーパーカンパニーのような「登録船主」なのか知っておくことが重要。全損や船骸撤去のような重要な判断は実質船主でないとできないことが多い。
タグボート	曳船。通常は船や台船を曳航する船であるが、砂浜に打ちあがった座礁船をタグボートで曳き降ろすこともある。
ノーキュアノーペイ	船体救助作業等において、契約した作業が成功しなかった場合、費用が支払われない（成功すれば支払われる）仕組み。
ピーアイ	PI保険、あるいはPI保険会社。
ペイしない	費用対効果が悪い。「ペイしないのでアバンダンする」ケースも多い。
レック	沈没、あるいは沈船。
連絡調整会議	座礁海難が発生した際に海上保安部署が開催する会議。
ロイズ	ロンドンにある保険請負業者が集まる保険取引所。
SEP（船）	自己昇降式作業台船。複数の上下可動な杭を台船から海底に下ろし、台船自体を海面上に上昇させて作業を行う。波の影響を受け難いため時化に強く、揺れないため作業効率が良い。海上工事のほか、船体救助や船骸撤去作業に使用されることもある。

- ✓ 海難現場では専門用語が使用されます。分からない用語があった場合にはその意味を確認しましょう。以後の交渉をスムーズに進めるためにも、相互の意志疎通は重要です。

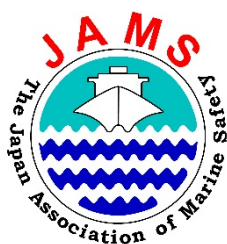
— おわりに —

法の隙を突いて座礁船が放置されたままとなり、最終的に自治体が費用を捻出して船骸を撤去した、という事例が過去に少なからず発生してきました。今般、船舶油濁損害賠償保障法が改正されたことにより、座礁船放置に対する防止効果が期待されるところです。

その上でもし、日本の法令等に基づく撤去命令に従わない船舶所有者、あるいは日本の裁判所で確定した賠償額の支払いに応じない保険会社があった場合、健全な海事世界の保全、そして我が国の美しい海、豊かな漁場が守られるため、そのような不健全な組織・会社は、淘汰されるべきではないでしょうか。

本ガイドブックは放置座礁船撲滅を目的として、公益財団法人 日本海事センター補助の下、学識経験者、専門家、関係官庁の指導を仰ぎながら作成したものです。ガイドブック作成に携わった関係者に感謝申し上げますとともに、本ガイドブックが皆様のお役に立てますことを祈念致します。

公益社団法人 日本海難防止協会



座礁船対応ハンドブック

～ 座礁船を放置させないために ～

令和2年3月

公益社団法人 日本海難防止協会 発行