

③ 長距離フェリー

マニラーセブ、マニラーミンダナオなどの長距離航路は主として大手海運会社が船舶を就航させている。

他の船舶同様、これらの船舶もほとんどすべて日本からの中古船で、九州－本州、本州－北海道などを結んでいた長距離フェリーが活躍している。平均船齢は RORO 船同様 30 年を超えている。また、フィリピンでの航路に就航させる際、旅客需要や港湾施設などにあわせるため、改造が行われる。旅客定員は 3 倍以上になることも珍しくない。

このような状況の中、長距離フェリーでも海難事故が後を絶たない。

2008 年 6 月には、スルピシオ・ラインの「プリンセス・オブ・ザ・スターズ」（日本の中古船）が台風に遭遇し沈没、死者・行方不明者 1,000 人以上を出した。2009 年 9 月には、アボイティス社の「スーパー・フェリー 9」（日本の中古船）がミンダナオ沖で転覆し沈没した。この事故では船体が傾斜を初めて転覆に至るまでかなりの時間があったため犠牲者は少なかったが、それでも死者・行方不明者数は 27 人に上っている。

2. 舶用品の需要の展望

1. に記載した通り、中古船主体のフィリピン内航海運市場では、我が国舶用品の需要は少ないのが現状である。ローカル造船所も内航船の建造機会が少ないため、造船関連企業も発達していない。

我が国の船用メーカーとしては、ミカド・プロペラがメトロマニラに近接するカビテでプロペラの製造を行っているが、ほとんどは日本、ヨーロッパ等への輸出である。

人件費の安さ、フィリピン人の器用さを考えると、フィリピンに工場を作って製造し海外に輸出することは考えられるが、国内マーケットは現状では期待できない。また、鉄鋼等の製造も少なく、資器材は輸入に頼らざるを得ないところがフィリピンの弱みである。

一方で、1. で書いたように、度重なる事故により、輸入船の審査も厳しくなっており、日本の平水区域で運航していた船舶は原則陸岸から 3 マイル以下しか航行できないこととした（別途審査に合格すれば長距離航行可）。また、国内での建造を求める声が強くなり、今後ローカル造船所での新造船建造が増えていく可能性はある。

ただし、最大の問題は、海運事業者が新造船を作るだけの資金を用意でき、運航にてそれに見合った利益が確保できるかが一番の問題である。現状では第 1 編で述べたように非常に厳しい。

2009 年 11 月に日本政府とフィリピン政府との間で「物流インフラ発展プロジェクト (Logistic Infrastructure Development Project (LIDP))」の円借款合意がなされた。

本円借款は、フィリピン開発銀行に貸し出され、2016 年 12 月まで RORO 船整備等の融資に充てられる予定である。このプロジェクトが海運会社にとってメリットがあり有効活用されれば、新造船の建造に利用され、舶用品のマーケットができる可能性がある。

ただし、同様の円借款事業で国内海運の近代化に十分活用されなかった例もあり、今後の動きを見ていく必要がある。

下記にDBPのLIDPの対象及び予算を示す。

LIDP関連のDBP融資プロジェクト

Sub-Sector	No. of Project	Loan Amount (Million Philippine Peso)
Regular Shipping	132	8,332.34
RRTS	23	1,675.59
Cold Chain	10	1,469.68
Bulk Chain	17	1200.08
Port/Facility Development	24	4,595.25
Maritime School(*)	8	197.13
Shipyard Development	3	238.30
Total	217	17,708.37

* LIDPの対象事業ではない。

参 考

フィリピン共和国法第 9295 号

「フィリピンの国内海運、造船、修繕及び船舶解体事業の振興を目指し、フィリピン海運業にむけての政府政策の改革、及びその他を目的として規定された法令」

(2009年10月19日海事港湾庁理事会承認)

フィリピン共和国

運輸通信省

海事産業局

Parkview Plaza (Masagana Telamart, Inc.)

Taft Avenue cor. T.M. Kalaw Street, Ermita, Manila

共和国法第9295号「フィリピンの国内海運、造船、修繕および船舶解体事業の振興を 目指し、フィリピン海運業に向けての政府政策の改革、およびその他を目的として規定さ れた法令」実施のための改正規定

規定 I

総則

第1条 本改正実施規定(以下、「RIRR」と呼ぶ)は、共和国法第9295号第17項、別名「2004年内航海運開発法」に準じて発布されたものである。

第2条 政策の宣言 – 本「R-IRR」は、以下を目的とした国家政策を実施するために、ここに規定された。

- 2-1. 以下の条件を満たす、フィリピン人、もしくは資本の60%以上をフィリピン人が所有する企業が所有および管理し、資格を有する有能なフィリピン人の高級船員および下級船員が乗船する、強固かつ近代的で安全、さらに競争力のある国内商船隊を開発すること。(a) 国内の島々を結ぶ、安全で信頼でき、効率的で適切かつ低廉な乗客および貨物輸送を行うこと、(b) 信頼性の高い効率的な海運サービスを定期的に提供することにより、国内の地域社会における産業の分散化と経済発展を奨励すること、(c) 必要とされている、競争力のある低廉な国内の連絡路を供給することにより、輸出の成長を促すこと、(d) 戦時および国家の非常時に、海軍および軍部を補助すること、(e) フィリピン人船員の雇用機会を創出すること。
- 2-2. フィリピン人によるフィリピン国籍船舶の所有を促進すること。
- 2-3. 健全かつ優位性のある投資および運営環境を確立することにより、海運業への民間資本の投資を誘致すること。

- 2-4. フィリピンの国内商船隊の持続的成長に必要な支援と奨励金を提供すること。
- 2-5. 国際基準を満たすために、既存の国内商船隊とフィリピン人乗組員の改善と能力向上を奨励すること。
- 2-6. 国内海運業の継続的な存続を保証すること。
- 2-7. フィリピン国内商船隊の拡大と近代化を支えるため、存続可能な造船および船舶修繕業の振興を促進するとともに、すべての海上構造の耐航性を確保するための安全基準への厳守を促進すること。

第3条 用語の定義 本R-IRRに使用されている以下の用語は、複数、単数にかかわらず、ここに以下のとおり定義する。

「業務の放棄」とは、船舶の運行を不正に3カ月間、一時中断したり、中止したり、取りやめること、もしくはCPC(公益事業証書)発行後、航路での運行を行わないことをさす。

「法令」とは、共和国法第9295号「フィリピンの国内海運、造船、修繕および船舶解体事業の振興を目指し、フィリピン海運業に向けての政府政策の改革、およびその他を目的として規定された法令」、別名「2004年内航海運開発法」をさす。

「行政機関」とは海事産業局、もしくはMARINAをさす。

「物品」とは、エンジン、予備部品、貨物取扱設備、救命設備、安全装置および救助道具、通信および航行安全設備、鋼板および輸送業などに使用されるマリングレードのアルミニウム板を含む他の金属板をさす。

「資本設備」とは、造船所内の重要構成品を含む装置や機械、および固定式か移動可能かどうかにかかわらず、船舶の建造や修繕、解体に必要なその他の機械または電気装置をさす。

「公益事業証書」とは、MARINAによって内航海運に従事する国内の船舶運航事業者に発行されたライセンス、免許、権限を意味するものとする。

「船級船」とは、MARINAが認定もしくは正式認可している船級協会の規則と基準に従って、設計、建造、または整備されている船舶をさす。

「船級協会」とは、船舶の船体構造や機械および電気装置が継続的な船の運航に適しているかどうかを判断する能力や適性をもち、船級および構造設計を提供するとともに、同組織が規定した規則と基

準への船舶の遵守状況を廃船となるまで定期的に検証し、行政機関の規定や国際海事機関(IMO)の国際協定や規約により要求されている証書の発行、および、技術サポート、船舶設計の研究開発および整備などのサービスを提供する、MARINA公認の、もしくは正式認可している非営利団体をさす。

「船舶の就役」とは、船舶の就航を命じる式典をさし、進水日もしくは建造年度をさす場合もある。

「進水日」とは、新船を船架から進水させる日をさす。

「内航海運」とは、用船または対価に応じた運航、一般顧客または限定顧客、継続的、臨時または偶発的な運行、固定航路の有無、契約に基づくか商業目的かにかかわらず、フィリピン国内の港間およびフィリピン領海もしくは内水における貿易や通商に従事することをフィリピンの法律の下に正式に登録し、ライセンスを受けた船舶による、乗客もしくは貨物、またはその両方の輸送を意味するものとする。

「内航船運業者」と「内航船所有者」は、同様の意味で使用され、海事産業局(MARINA)によってその事業もしくは内航海運に従事することを正式に認可されたフィリピン人、もしくはフィリピン人が100%所有する営利組合、もしくは資本の60%以上をフィリピン人が所有する企業を意味するものとする。

「国内取引」とは、物品、資材または製品の販売、交易、交換を意味するものとする。

「有効競争」とは、市場が有効に機能し、以下のすべての条件を満たしつつ経済効率をもたらすことができる状態をさす。

- a) 市場における価格設定機能が適切に機能しており、市場の力が自由に機能している。
- b) 参入／退出に対する障壁がない、および
- c) 平等な競争条件が確立されているとともに、運行業者はすべて同一次元に置かれており、特定の業者が貨物運賃やスケジュール、または輸送能力を操作して市場を乱用するような権力を振るうことがない。

「エンジン」とは、船舶の主な推進方式、または補助の動力源をさす。

「事業体」とは、MARINAおよび他の適切な政府機関に正式に登録を行った、個人企業、パートナーシップ、協同組合、協会または会社をさす。

「高速旅客船」とは、毎秒メートル(m/s)の最大速度が3.70 ∇ 0.1667以上の小型船舶で、 ∇ は、地面効果により発生した空気力によって、船体が完全に非排水モードにて水面上にある船舶を除き、 M^3 における設計水線に対応する排水量をさす。

「輸入」とは、新造船もしくは中古船の直接購入、または海外もしくは共和国法第7916号「1995年版特別経済区域法」の定義に基づき特別経済区で営業している登録企業から、船舶の予備部品を購入することを意味するものとする。

「保険会社」とは、フィリピンの法律の下で海上保険業に従事し、正当な権限／ライセンスを有する、保険委員会（Insurance Commission）に正式に登録されている会社もしくは事業体をさす。

「定期船事業」とは、旅客または貨物の運送において差別なく公にサービスを提供する内航船事業で、定期的に寄港する港や目的地、および運航スケジュールや一定頻度での運航サービスがあるものをさす。

「国内購入」とは、国内もしくは海外で建造され、フィリピンで登録された国内船の購入をさす。

「MARINA」とは、海事産業局をさす。

規定IIの「MARINA登録済みの国内の船主／運航業者」とは、認定に関する既存のMARINAのガイドラインおよび以降の修正条項に基づき認定されている国内の船主もしくは運航業者をさす。

規定VIIIの「MARINA登録済みの造船所、造船業者、または船舶修繕者」とは、ライセンスに関する既存のMARINAのガイドラインおよび以降の修正条項に基づきライセンスを付与されている造船所、造船業者、または船舶修繕者をさす。

「金属板」とは、船舶の建造、修繕、改装、改造または改修に使用される鋼板、マリングレードのアルミニウム板または他の金属板をさす。

「独占」とは、1つもしくは少数の事業体／企業が、特定の航路／連絡路ですべての海運サービスを支配する市場構造の形態をさす。

「独占航路」とは、1つのフランチャイズ運航事業者、または単独の個人や家族もしくは会社によって所有されているフランチャイズ運航業者のグループ、またはカルテルによって運航され、結果的に競合が存在しなかったり有効な競合に欠ける航路／連絡路をさす。

「新造船」とは、法令およびそのR-IRRの発効後に建造された、または建造されることになっている船舶をさす。

「全国紙」とは、発行日、通知日、もしくは広告日に先立って少なくとも1年間、国内で確立され、一定期間ごとに印刷、発行された、一般的な情報の普及を目的とした新聞をさす。

「地方紙」とは、地方版として地方の情報を発信し、特定可能な地理上の区域、地区またはゾーンで配信されている新聞をさす。

「中古船」とは、R-IRR発効後に、輸入や買取選択権の有無にかかわらず裸用船契約、撤回不能の買取選択権の有無にかかわらず賃貸、国内における造船、国内における販売または用船によって確保した船舶をさす。

「安全用具および設備」とは、1974年海上における人命の安全のための条約(SOLAS)第3条第A項およびB項、ならびに1997年フィリピン商船規則(PMMRR)第7条、9条、10条、11条およびこれらの修正条項、ならびにその他関連の安全規定、規約、規則に言及されている設備／装置(航行、通信、消防、救命など)をさす。

「船舶」もしくは「船」という用語は同様の意味で使用され、それ自身もしくは他の原動力を使用して乗客もしくは貨物、またはその両方の搬送のために国内取引のための水上輸送の手段として使用される、もしくは使用され得るように設計された、水に浮くことができるあらゆる種類、等級、または様式の船もしくは人工装置を意味するものとする。

「造船」とは、あらゆる様式の船舶および船の設計、建造、進水、および艤装を意味するものとする。

「船舶修繕」とは、あらゆる様式の船舶の船体、機械装置、設備、艤装、および構成部品のオーバーホール、改修、改装、改良もしくは改造を意味するものとする。

「造船所」とは、船を水から乾ドックに入れたり、船を水から上げて船や付加物、構造、機械および設備に対して作業を行なうことができる、造船もしくは修繕施設をさす。

「造船業者」もしくは「船舶修繕者」とは、MARINAによって造船業もしくは船舶修繕業もしくは造船所や乾ドックまたは船舶修繕所の運営に従事することを正式に認可された、フィリピン人、もしくはフィリピン人が過半数を所有する営利組合、または、フィリピンの法律の下に設立され、その資本の何割かをフィリピン人、外国国民、またはフィリピン人もしくは外国人が所有する企業が所有または管理する企業を意味するものとする。

「予備部品」とは、船体やエンジン、機械、設備、付属物、必需品、備品、物品、供給品、資材、鋼板、アルミニウム板、他の金属板、通信装置、および船舶の安全かつ効率的な航行と運営に必要な他の部品や構成部品の交換部品や構成部品を意味するものとする。

「業務の差し止め」とは、認可された航路やかかる航路の一部において、船の運行を法的に中止させられることをさす。

「不定期貨物船業務」とは、貨物運賃が公表されたり公示されておらず、一方で荷送人や荷主、もう一方で船主／運航業者による裏取引や同様の交渉をもって貨物運賃が決定され、定期航路や定期的な航海スケジュールといった通常の船便のパターンに従う必要のない、海上運送契約、すなわち航海用船契約、継続的な航海用船契約、もしくは期間用船契約に基づいた、船舶最大容量分の貨物、特にバラ積み貨物の輸送のための海運サービスをさす。

規定II

投資奨励策

第4条 投資奨励策 – 内航海運業の継続的な存続を確実なものとし、内航海運業への投資を奨励するために、認定された国内の船舶運航事業者に以下の奨励策を適用するものとする。

4.1. **付加価値税 (VAT) の控除** – MARINA登録済みの国内船主／船舶運航事業者はすべて、以下の場合には、VATが控除されるものとする。

4.1.1. エンジンや予備部品を含め、150GT以上の船舶を輸入もしくは国内購入した場合。ただし、輸入の場合には、以下の要件に従うものとする。

様式	進水日から起算した最高船齢
旅客／貨物船	15年
タンカー	10年
高速旅客船	10年

4.1.2. 輸送業務に使用される、救命装備品、消防システム、安全および救命設備、通信および航行安全設備、鋼板および輸送業に使用されるマリングレードのアルミニウム板を含む他の金属板の輸入。

4.1.3. 本改正実施規定の第4.1.1項および第4.1.2項に記載されている、物品の販売、譲渡、もしくは処分。

ただし、国内購入の場合、VATの控除が国内の船主／船舶運航事業者に適用された場合には、船舶造船業者はかかる控除を受けることができないものとする。

4.2. **物品の輸入** - 以下のすべての条件に準拠することを条件として、登記済みの船主／船舶運航事業者が使用する物品の輸入には、VATの控除が適用されるものとする。

4.2.1. 前述の物品と同等の品質の物品が、国内で手頃な価格で十分な数量製造されていないことをMARINAが認定する場合。

4.2.2. 前述の物品が、MARINAに登録済みの国内の船主／船舶運航事業者によって直接輸入されていること。

4.2.3. 前述の物品が、登録済みの国内の船主／船舶運航事業者によって合理的に必要とされ、その輸送業務のために使用されること。

4.2.4. 前述の物品を輸入する前に、MARINAの認可を得ていること。

4.2.5. 申請人／輸入業者が、関税局の関連規定に従っていること。

4.2.6. 前述の物品の輸入に対するVATの控除は、すべてのMARINAに登録済みの船主／船舶運航事業者に対し、法令の発効後10年間適用されるものとする。

4.3. **船舶および輸入品の販売、譲渡、または処分に関する制限／制約** – 船舶および物品のいかなる販売、譲渡、または処分も、以下の制限／制約を受けるものとする。

4.3.1. 法令の発効後10年以内に船舶や物品を、同様の奨励策の対象となっているMARINA登録済みの国内の船主／船舶運航事業者の販売、譲渡、または処分する場合には、MARINAから事前の承認を得るものとし、かつ、

4.3.2. 非控除の事業体やMARINA登録済みの国内の船主／船舶運航事業者以外の当事者に対して、法令の発効後10年以内に販売、譲渡、または処分する場合には、売主および譲受人の両党自社は、控除されたVATの2倍の金額を支払う連帯責任を有するものとする。

法令の発効後10年以内に販売、譲渡、または処分する場合には、MARINAに書面にて通知するものとする。買主、譲受人または受取人は輸入業者とみなされ、かかる輸入に対する収入関税を支払う責任を有するものとする。かかる輸入や船舶の国内購入および物品の輸入に課される税は、その所有者にかかわらず、その物品に対するすべての手数料もしくは優先権を上回る優先権をもつものとする。

内国歳入局(BIR)には、MARINAによる訴訟通知が提出されるものとする。

4.3.3. 販売、譲渡、または処分の前に、MARINAから販売、譲渡、または処分に対する許可を取得しなかった場合には、売主および譲受人の両当事者は、控除されたVAT額の2倍の金額を支払う義務を有するものとする。

4.4. **純営業損失繰越** – 総収入から差し引くことで相殺されなかった現事業度前年の純営業損失は、随時修正される1997年内国歳入法の関連条項に従い、かかる損失のあった年から連続して3年間、持ち越すことができるものとする。

この奨励策を利用するMARINA登録済みの国内の船主／船舶運航事業者は、捺印の上BIRに提出した監査済みの年次営業(会計)報告書の写しを、MARINAへ書面にて毎年5月末までに提出するものとする。

4.5. **加速償却** - 固定資産は以下の通り減価償却が可能なものとする。

4.5.1. 通常の減価償却の2倍以内の速度、または予想耐用年数が10年以下であれば通常の減価償却と同じ速度で減価償却。

4.5.2. 予想耐用年数が10年以上の場合、5年から予想耐用年数までの範囲の年数で減価償却。この場合、所得控除の対象となる。

この奨励策を利用するMARINA登録済みの国内の船主／船舶運航事業者は、前述の2つの方法で固定資産の減価償却を行うことができ、その利用にあたっては、減価償却期間の当初にBIRに通知するものとする。BIRへの通知の写しを、MARINAに提出するものとする。

4.6. **有資格者** - MARINAに登録済みの国内船主／船舶運航事業者は、法令に基づく奨励策を利用することができる。

4.7. **船舶および物品の輸入、販売、または譲渡に対する許可申請**

4.7.1. 輸入または国内購入の許可申請を行う場合はすべて、MARINAに対する宣誓と、本改正実施規定第4.1条および4.2条の条件を満たす宣誓証書、申請に必要な書類(a)船舶の輸入および国内購入、(b)エンジン、予備部品、設備、またはMARINA MC 169「必要書類の簡易チェックリストおよび標準手続き時間(Streamlined Checklist of Documentary Requirements and Rationalized Standard Processing Time)」、そしてMARINA MC 183もしくは以降の修正条項に基づく手数料支払証明の提出をもって申請するものとする。

MARINAより承認状が発行された日から90日以内に、輸入許可は有効となるものとする。

本改正実施規定第4.1.1および4.1.2条に基づき、輸入品や、国内で購入または輸入された船舶を販売、譲渡、または処分については、以下の書類の提出をもってMARINAに申請するものとする。

a. 輸入または国内で購入された船舶の販売、譲渡、もしくは処分

1. 申込書
2. 正当に公証された覚書(MOA)／売約証書(DOS)、または売渡証書(BOS)
3. 申請を許可し、MOA/DOSもしくはBOSの署名者を認可、または該当する場合、業者／売主を代表することを認可した、事務局が認証して正当に公証された会社の取締役

会による決議

4. 所有権証明書と船舶登録証の写し
5. 該当する手数料の支払証明

b. 本改正実施規定で定義された輸入品の販売、譲渡、もしくは処分

1. 申込書
2. 正当に公証された覚書(MOA)／売約証書(DOS)、または売渡証書(BOS)
3. 該当する手数料の支払証明

4.8. **VAT控除適用のための申請書** – 輸入もしくは国内で購入した船舶や、輸送業務に使用されるエンジンや予備部品、貨物取扱設備、救命設備、安全および救助設備、通信および航行安全設備、鋼板やマリングレードのアルミニウム板を含むその他の金属板などの輸入品のMARINAから承認を受けた輸入、国内購入、販売、譲渡、もしくは譲渡に対するVAT控除の適用については、宣誓をもってMARINAに申請するものとし、以下の必要書類の提出をもって申請人がVAT控除適用の資格を有することを証明する資格証明の発行を受けるものとする。

4.8.1. 正当に作成された、VAT控除適用のためのMARINA規定の申請書

4.8.2. 該当する手数料の支払証明

4.9. **報告義務** – VAT控除適用を受けたMARINAに登録済みの国内船主／船舶運航事業者はすべて、以下に従うものとする。

4.9.1. 各四半期後の15日またはこれ以前に、法令および本IRRの下に輸入、販売、譲渡または処分された物品の使用、販売、譲渡または処分に関する四半期報告書を提出すること。

4.9.2. 各年の1月15日またはこれ以前に、法令および本IRRの下に輸入、販売、譲渡または処分された物品の使用、販売、譲渡または処分に関する総括報告書を提出すること。

規定III

内航海運業の規制緩和 - 海事産業局の権限

第5条 業務許可 – 国内の船主/船舶運航事業者が内航海運に従事するための許可は、公益事業証書 (Certificate of Public Convenience) の形で付与されるものとする。かかる許可は、資格を有する内航海運に従事する国内の船主/船舶運航事業者が所有するすべての船舶に対してのみ、付与されるものとする。

5.1. 国内の船主／船舶運航事業者とは、以下を意味する。

5.1.1. フィリピン国民、または

5.1.2. フィリピン人が100%所有する営利組合、または

5.1.3. 資本の60%以上をフィリピン人が所有し、内航海運に従事することをMARINAから正当に許可されている企業

5.2. 「内航海運」に従事しているとみなされる国内の船主／船舶運航事業者は、以下の要素を満たすものとする。

5.2.1. 乗客もしくは貨物、またはその両方の輸送。

5.2.2. フィリピンの法律の下に正当に登録されライセンスを付与された船舶を、所有または運行している。

5.2.3. フィリピン国内の港間、およびフィリピン領海もしくは内水における貿易および通商に従事している。

5.2.4. 一般顧客または限定顧客に対して、継続的、臨時もしくは偶発的な運行であるか、または固定航路の有無にかかわらず、契約に基づくか商業目的にかかわらず、用船または対価に応じた運航業務を行っている。

5.2.5. 契約に基づいて、または商業目的において運航業務を行っている。

5.3. 引船やバージ運航、リゾート/ホテルの所有者によって供給されていたり、観光および娯楽／スポーツ関連の活動のために運航されるフェリーの運航／サービスなどのその他の業務に従事している船主／船舶運航事業者や、企業や協会、もしくは個人で自身の使用目的のために船を運航していても、その船を、継続的、臨時もしくは偶発的か、一般顧客または限定顧客に対するかにかかわらず、用船または対価に応じて提供する場合には、CPCを取得する義務を有するものとする。

第6条 フィリピンの領海で貿易および通商に従事する外国船

6.1. いかなる外国船も、MARINAから特別許可を得ることなしに、フィリピンの港間もしくはフィリピン領海内の場所に乗客や貨物を輸送することはできないものとする。

6.2. 一時的に国内取引に使用する船については、以下の事例に基づいてMARINAから特別許可証の発行を受けるものとする。

6.2.1. 必要な船舶輸送を提供するために利用可能な船がなかったり、適当なフィリピン国籍の船がない場合、かつ

6.2.2. 公益となる場合。

6.3. 一時的に国内取引に使用する船は、申請時に船齢15年以下とする。船齢は進水日より起算する。

6.4. 一時的に国内取引に使用する船は、国際船級協会連合 (IACS) およびその他公認の国際分類協会によって船級が定められていなければならない。

6.5. 一時的に国内取引に使用する船については、いずれかの船主責任相互保険組合か、固定保険料を提供する保険業者の適切な海上保険に加入しなければならない。

6.6. 特別許可証は、毎月もしくは隔月にて発行されるが、いかなる特別許可も1回につき3ヶ月以上の有効期間を有さないものとする。

特別許可の延長は、1回につき3ヶ月以内もしくは90日以内とする。延長期間は合計して最長1年とし、その後は当初の貿易条件に戻るものとする。

6.7. 申請者は、事前承認を受けるために、以下の必要書類を提出するものとする。

6.7.1. 申込書

6.7.2. 対象となる船舶の定期用船料をさす船腹確約書、海上運送契約、期間／航海用船契約

6.7.3. 申請を許可し、申請人、会社、登録船主を代表する役員／正式代表者を指名することを認可した、事務局が認証して正当に公証された会社の取締役会による決議

6.7.4. 船のIMO番号が記載された有効な船籍登録証 (Certificate of Ship Original Registry or Nationality)

6.7.5. 国際船級協会連合(IACS)および他の公認国際船級協会の会員によって発行された、船級証書および6カ月以上有効な最新の調査報告書

6.7.6. 乗組員に必要なSTCW証書(番号と有効期間)が明示されている海員名簿

6.7.7. P & I、もしくは規定どおりの同等の保険証書の正謄本

6.7.8. SEC登録書(外国人所有者／用船主／船舶代表者の支店用)

6.7.9. 船を使用する業務／プロジェクトについて追跡することのできる他の関連書類／契約書類(プロジェクトに他の2社以上の企業が関与している場合)

6.7.10. 関連の／影響を受ける／適切な船舶輸送協会や組織によって発行された、国内取引を行なう国内船舶の入手不能認可もしくは証書(Clearance or Certificate of Non-availability)

6.7.11. 進行中、もしくは適切な政府代行機関から受注をうけたプロジェクトの契約書

6.7.12. 該当する手数料の支払証明

第7条 業務許可証の発行

7.1. MARINAは、中央事務所もしくはMARINAの地方事務所でCPC発行申請を行うことが義務付けられている国内の船主もしくは船舶運航事業者に対し、CPCおよびその変更や延長にかかる書類を発行するものとする。

7.2. 国内の船主もしくは船舶運航事業者はすべて、申請書に定期船、不定期船、もしくはその両方であるか、提案する業務内容を記載するものとする。定期船を運行する国内の船主もしくは船舶運航事業者は、型式ごとの船名、各船が運航する航路を記載するものとする。不定期船を運航する国内の船主もしくは船舶運航事業者は、型式ごとの船名と各船の業務範囲を記載するものとする。国内の船主もしくは船舶運航事業者は、航路に正確な仕出港と仕向港を記載するものとする。港がない場合には、申請者は都市名、町名、ビーチ名、部落名を申請書に記載するものとする。

7.3. CPCの発行申請に関する聴聞は、MARINA手続き規則と以降の修正条項に従って行うものとする。

7.4. CPCの発行は、本改正実施規定に規定されている資格や管轄および書類上の条件への遵守をもって発行されるものとする。

7.4.1. 資格条件:

7.4.1.1. 認定に関する既存のMARINAのガイドライン、および以降の修正条項に基づき認定されている実体であること。

7.4.1.2. 運営を維持できる財政能力があり、以下の基準に従って海難により発生した請求に応じることができなければならない。

a. 新規申請者 – 公益事業証書の発行を申請する者は、以下の財政能力を有するとみなされるものとする。

1. 6カ月分の営業経費に相当する手持ち現金(該当年の予測営業経費に基づき)をもっている。
2. M.C.2006-3の最低資本金額条件に準拠している。
3. 必要書類

会社/協同組合/パートナーシップ

- 1年分の予測損益計算書と、銀行預金残高証明書／銀行取引明細書もしくは通帳の写しで裏づけされた、代表取締役社長もしくは最高財務責任者(CFO)が署名した期初残高表。
- SEC法人設立定款、もしくはSEC**払込**資本金証明書
- 銀行預金**残高証明書**、銀行取引明細書もしくは通帳の写し

個人事業主

- 最新の1年分の確定申告、および銀行預金残高証明書／銀行取引明細書もしくは通帳の写しで裏づけされた、所有者または事業主が署名した期初残高表。
- DTI 事業名登録証書とその申請書
- 見積損益計算書
- DTI登録

b. 既存の国内の船主と船舶運航事業者 – 既存の国内の船主および船舶運航事業者の財政能力は、以下の財務比率とこれに対応する規格／ベンチマークをもって判断するものとする。

比率	公式	規格／ ベンチマーク
流動性	流動比率= $\frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}}$	1:1以上
支払能力	負債比率= $\frac{\text{資産総額}}{\text{負債総額}}$	1.25:1以上
収益性	収益 -TOE	損益分岐点以上

1. 既存の船舶運航事業者の財政的能力評価結果

流動比率を使用した流動性

流動比率が1:1となる既存の船舶運航事業者は、流動性は問題なしとみなす。

負債比率を使用した支払い能力

負債比率が1.25:1となる既存の船舶運航事業者は、支払い能力は問題なしとみなす。

収益性

純利益がプラスの既存の船舶運航事業者は、収益性については問題なしとみなす。

2. 既存の船舶運航事業者の財政能力を判断するために、以上の比率をすべて計算するものとする。しかし、以下のように、計算した比率がベンチマークを下回る船舶運航事業者に対して、再度検討する場合もある。

流動性

流動比率が1:1以下から0.5となる既存の船舶運航事業者の場合、同年に収益をあげていれば検討の可能性がある。

支払能力

負債比率が1.25:1- 1:1以下となる既存の船舶運航事業者の場合、実際の運転資本(流動資産 - 流動負債)が2ヶ月分の営業経費と同等であれば検討の可能性がある。

3. なおかつ、以上の検討条件に満たない既存の国内の船主もしくは船舶運航事業者は、以下のいずれかを実行しなければならない。

- 増資、または

- 非生産的／旧式の機械や装置の使用を中止する、または
- 会社の財務状況を改善するための適切な対策をとる。

4. 既存の船舶運航事業者には、財政状態を改善するために、2カ月間の猶予が与えられるものとする。船舶運航事業者は2カ月後に、再評価を受けるため、前述のいずれかの調整を実施したことが反映され、公認会計士(CPA)が認定した中間財務諸表を提出するものとする。

バンカ運航事業者にも、財政状態を改善するために、2カ月間の猶予が与えられるものとする。運航事業者は2カ月後に、再評価を受けるため、該当する前述のいずれかの調整を実施したことが反映され、公証を受けた中間財務諸表を提出するものとする。

5. 財政能力の評価または再評価に必要な書類

会社/協同組合/パートナーシップ

- 内国歳入局(BIR)および証券取引委員会(SEC)により受領印をもって受領され、社内の責任者によって署名された、正当に作成された監査済み年次報告書(財務諸表の注記付き)、または
- 財政状態を改善するために行われた調整内容が反映された、公認会計士(CPA)により認定済みの中間財務諸表

個人事業主

- 内国歳入局(BIR)により受領印をもって受領され、所有者／個人事業主によって署名され、公証を受けた、正当に作成された年次報告書または、
- モーターバンカ運航事業者が提出する、財政状態を改善するために行われた調整内容が反映され、公証を受けた中間財務諸表、もしくは他の個人事業主が提出する、公認会計士(CPA)により認定を受けた中間財務諸表

7.4.1.3. 以下によって示されるような、運航事業を提供しようとする港や州またはその地域に対して経済的効果や有益な効果があるようなサービスを提供しなければならない。

- a. 提案の運航事業を運営するために支払う、概算入港料と港湾手数料
- b. 提案の航路で輸送する乗客と貨物の増加量の概算
- c. 運航を意図する地域の地方自治体に支払われる税金の概算、または

- d. 市議会／州議会の議決、または
- e. 提案の運航事業により創生され得る概算の雇用人数
- f. 運航事業を提供しようとする港や州またはその地域に、経済効果や有益な効果があることをさす、予備調査や他の裏づけ

7.4.2. 管轄区域から求められる要件

7.4.2.1. 一般に流通されている新聞

- a. 一般に流通されている新聞に広告を行ったという宣誓供述書、およびその新聞の切り抜き、および
 - b. 聴聞通知 (Notice of Hearing) が発行された新聞すべて
- または

7.4.2.2. MARINAウェブサイトにおける掲載

- a. MARINAウェブサイトの印刷ページ、そして
 - b. 掲載に関するMISO認証
- および

7.4.2.3. MARINAが定める、影響を受ける認可された船舶運航事業者、海運協会、およびその他の関係当事者へサービスを提供していることの証明

7.4.3. 必要書類

7.4.3.1. 正当に作成された、MARINA規定の申請書

7.4.3.2. MARINA許可証

7.4.3.3. 経済的効果や有益な効果があることをさす以下のいずれかの書類

- a. 提案の運航事業を運営するために支払う、概算入港料と港湾手数料、提案の航路で輸送する乗客と貨物の増加量の概算、または
- b. 運航を意図する地域の地方自治体に支払われる税金の概算、または

- c. 運航事業を提供しようとする町／州に予測される経済効果に関する、市議会／州議会の議決
- d. 提案の運航事業により創生され得る概算の雇用人数、または
- e. 運航事業を提供しようとする港や州またはその地域にもたらされると予測される経済効果や有益な効果をさす調査結果

7.4.3.4. 公証された特定委任状弁護士(個人事業／共同経営ごとの正式代表者)

7.4.3.5. 公証された議決録、および決議事項(会社／企業ごとの正式代表者)

7.4.3.6. 該当する手数料の支払証明

7.4.3.7. 該当の用船契約国内用船の場合には、保険証書、安全管理証書(SMC)、適合証書(DOC)、無線局免許／船舶局免許(RSL/SSL)、および他の必要書類を除き、用船者の氏名を船舶書類に記載する必要はない。

7.4.3.8. 船舶書類

- a. 船舶登録証(CVR)
- b. 所有権証明書(CO)、および
- c. 沿岸運航許可(CWL: Coastwise License)もしくは湾および河川運航許可(BRL: Bay and River License)、または遊覧ヨット許可(PYL)

7.4.3.9. 船舶安全書類

a. 船舶安全証書

1. 旅客船の場合:

- 旅客船安全証書、および
- 安全配員証

2. 貨物船の場合:

- 貨物船安全証書、および
- 安全配員証

3. タンカーの場合(ガスタンカーを除く):

- 貨物船貨物船安全構造証書
- 貨物船安全設備証書、および
- 安全配員証

4. ガスタンカーの場合：

- 貨物船貨物船安全構造証書
- 貨物船貨物船安全設備証書
- 安全配員証、および
- 適合証書

5. 引船、浚渫船、およびバージの場合：

- 貨物船安全証書、および
- 安全配員証

6. 高速船の場合：

- 高速船安全証書、および
- 安全配員証

7. 他の船舶の場合：

- 旅客船／貨物船安全証書、および
- 安全配員証

8. その他、MARINAが規定する証書／書類

7.4.3.10. 船級証明書

7.4.3.11. トン数にかかわらず、無線局免許／船舶局免許 (RSL/SSL)

7.4.3.12. 適合証書 (DOC)、および

7.4.3.13. 安全管理証書 (SMC)、

7.4.3.14. バースウィンドウ証書 (Certificate of Berthing Window)、または利用可能バース証書 (Certificate of Availability of Berthing Space)で、以下の内容が記載されているもの。

- a. バーススペースウィンドウ
- b. 船がバースを利用できる時間帯
- c. 喫水制限やその他の考慮すべき事項 (港湾区域における技術条件、自然条件) をか

んがみて、船が安全にバースを利用できること、

7.4.3.15. 保険による填補

- a. 1乗客あたり20万ペソの総填補限度額が設定された、乗客のための保険
- b. 海上保険

7.4.3.16. 油濁に対する填補

- a. 持続性油を輸送するタンカーおよびバージ向けの、規定の損害民事責任条約証書 (CLC: Civil Liability Convention Certificate)
- b. 非持続性油を輸送するタンカーおよびバージ向けの、船舶油濁損害賠償保険
- c. 液化石油ガス／液化窒素ガス(LNG)輸送業者のための、第三者損害賠償責任保険 (TPL: Third Party Liability)

7.4.3.17. 適以下のMCおよび以降の修正条項に従った、規定の合格証 (Certificate of Compliance)

- a. MC No. 65/65-A – フィリピンで登録された島間客船のための最低サービス基準 (Minimum Service Standards)／MC 65 最フィリピンで登録された島間客船のための最低サービス基準の修正条項
- b. MC No. 121 – 高速船規定に関する政策ガイドライン
- c. MC No. 134 – 総トン数(GT)20トン未満モーターバンクのための最低サービス基準
- d. MC No. 150 – エアコンなしの二等旅客設備の紹介、および最低サービス基準に関する規定
- e. MC No.196 – 島間貿易のための乗客搬送船におけるリクライニング・シート設備の導入に関する規則
- f. MC No. 72 – 各客船／乗客貨物船における、10分以上の安全機能に関するビデオの導入に関するガイドライン
- g. MC No. 98 – 共和国法第7277号、およびアクセスビリティ法 (Batas Pambansa Bilang 344／Accessibility Law)に対する準拠のためのガイドライン
- h. MC No. 135 – 船舶の安全機能に関する音声案内の導入に関する規則

- i. i.MC No. 136 – 覚書回覧72号「船舶の安全機能に関する1分のビデオの導入に関する規則」についての修正条項

7.4.3.18. 船名、右舷、左舷、および船尾が見える船舶の写真(サイズ:5インチx7インチ)

7.5. CPCの有効期間は、25年以内とする。

7.5.1. 5年の有効期間を有する木船のCPCは、MARINAによって承認されたデザインの船体と交換されない限り、更新されない。鉄鋼船が航路に参入した場合、木船のCPCは満了とすることができ、木船にはCPCは発行されないものとする。

7.5.2. 用船に対しては個々にCPCが発行されるものとし、その有効期間は、用船契約の期間と同様もしくは同時終了するものとする。

7.5.3. 所有船舶のCPCの有効期間はその会社のCPCの有効期間とするが、船舶の分類ごとに発行されるものとする。

7.6. CPCは以下の場合には、修正されるものとする。

7.6.1. 航路／連絡路が永久的に追加されたり、抹消された場合

7.6.2. 船舶／船団の永久的な追加／減数／交換、もしくは船名の変更、または

7.6.3. 事業体名の変更、または

7.6.4. 業態／サービス内容の変更、または

7.6.5. 輸送する貨物の内容の変更、または

7.6.6. 船体およびその他の船舶詳細の変更、または

7.6.7. 航行頻度／航行スケジュールの変更

7.7. CPC変更にあたっては、申請書と共に以下の必要書類を提出するものとする。

7.7.1. 航路／港／連絡路が永久的に追加されたり、抹消された場合：

7.7.1.1. CPC変更の理由を記載した申請書

7.7.1.2. 航路や港や連絡路を追加する場合は、経済的効果や有益な効果があることをさす

書類

7.7.1.3. バースウィンドウ証書(Certificate of Berthing Window)、または利用可能バース証書(Certificate of Availability of Berthing Space)で、以下の内容が記載されているもの。

- a. バーススペースウィンドウ
- b. 船がバースを利用できる時間帯
- c. 喫水制限やその他の考慮すべき事項(港湾区域における技術条件、自然条件)をかんがみて、船が安全にバースを利用できること、および

7.7.1.4. 該当する手数料の支払証明

7.7.2. 船舶／船団の永久的な追加／減数／交換、船名の変更

7.7.2.1. 追加、削除、もしくは交換する船の名前とその理由を記載した、CPC変更申請書

7.7.2.2. 規定の資本組入れ要件における変更や調整内容を反映した財務諸表

7.7.2.3. 船を追加したり交換する場合や、船名を変更する場合には、規定IIIの7.4.3.8条に基づく関連書類

7.7.2.4. 船の輸出もしくは除去の場合には、フィリピン船籍抹消証書

7.7.2.5. 該当する手数料の支払証明

7.7.3. 事業体名の変更

7.7.3.1. 事業体名変更申請書

7.7.3.2. 事業体の新しい名前を反映させた、MARINA許可証

7.7.3.3. 規定III、第7.4.3.8条に規定された船舶書類と船舶安全証書

7.7.3.4. 該当する手数料の支払証明

7.7.4. 業態またはサービス内容の変更

7.7.4.1. 新しい業態やサービス内容を記載したCPC変更申請書

7.7.4.2. 定期船から不定期船への変更、乗客／貨物の輸送、沿岸輸送から湾内および河

川の輸送への変更など、新しい業態やサービス内容を記載した、規定Ⅲ、第7.4.3.8条および第7.4.3.9条にもとづく船舶書類と船舶安全証書

7.7.4.3. 該当する手数料の支払証明

7.7.5. 輸送する貨物の内容の変更

7.7.5.1. CPC変更の理由を記載した申請書

7.7.5.2. 黒い製品から白い製品への変更、持続性油から非持続性油への変更など、新たに輸送する貨物の種類を明示した、規定Ⅲ、第7.4.3.8条および第7.4.3.9条にもとづく船舶書類と船舶安全証書

7.7.5.3. 油濁に対する填補

- a. 持続性油を輸送するタンカーおよびバージ向けの、規定の損害民事責任条約証書 (CLC: Civil Liability Convention Certificate)
- b. 非持続性油を輸送するタンカーおよびバージ向けの、船舶油濁損害賠償保険
- c. 液化石油ガス／液化窒素ガス(LNG)輸送業者のための、第三者損害賠償責任保険 (TPL: Third Party Liability)

7.7.5.4. 該当する手数料の支払証明

7.7.6. 船体およびその他の船舶詳細の変更

7.7.6.1. CPC変更の理由を記載した申請書

7.7.6.2. 船体やその他船舶の詳細の変更内容を明示した、規定Ⅲ、第7.4.3.8条および第7.4.3.9条にもとづく船舶書類と船舶安全証書

7.7.6.3. 油濁に対する填補

- a. 持続性油を輸送するタンカーおよびバージ向けの、規定の損害民事責任条約証書 (CLC: Civil Liability Convention Certificate)
- b. 非持続性油を輸送するタンカーおよびバージ向けの、船舶油濁損害賠償保険
- c. 液化石油ガス／液化窒素ガス(LNG)輸送業者のための、第三者損害賠償責任保険 (TPL: Third Party Liability)

7.7.6.4. 該当する手数料の支払証明

7.7.7. 航行頻度／航行スケジュールの変更

7.7.7.1. CPC変更の理由を記載した申請書

7.7.7.2. 航行頻度／航行スケジュールの変更案

7.7.7.3. バースウィンドウ証書(Certificate of Berthing Window)、または利用可能バース証書(Certificate of Availability of Berthing Space)で、以下の内容が記載されているもの。

a. バーススペースウィンドウ

b. 船がバースを利用できる時間帯

c. 喫水制限やその他の考慮すべき事項(港湾区域における技術条件、自然条件)をかんがみて、船が安全にバースを利用できること、および

7.7.7.4. 該当する手数料の支払証明

7.8. CPC被交付者の法人格に変更があった場合には、新たなCPCの申請が必要であるものとする。

7.9. CPC被交付者は、一般市民に対して、許可を受けた航路や連絡路において定期的なサービスを確実に提供するものとする。航路もしくは連絡路の運行の中止は、以下の理由の場合以外は認められないものとする。

7.9.1. 保守点検もしくは乾ドック入り

7.9.2. 機械やエンジンの故障

7.9.3. 海難

7.9.4. 緊急の海上輸送業務

7.9.5. 航路における平和および警備上の問題

7.9.6. 港湾区域内の修繕

7.9.7. 偶発事件もしくは不可抗力

7.10. 運航の中止が予測されていたり場合や義務付けられている場合には、中止の少なくとも1カ月前までに、MARINA、もしくは海事地方事務局に運航中止の通知を提出し、なおかつ港やターミナル、および船舶の目立つ場所に掲さるものとする。中止が不測の場合や予定外の場合には、通知は中止後2営業日以内に提出するものとする。かかる通知には、その航路や連絡路における運航再開のスケジュールを明記するものとする。いずれの場合にしても、特定の船舶が特定の期間運航を中止することを許可する指令書が発行されるものとする。

許可なくして3ヶ月間運航が中止された場合には、業務の放棄であるとみなされ、罰金および違約金が課せられるものとするが、適正な手続きを条件として、運航許可の取り消しや撤回を行う権利を侵害するものではない。

第8条 内航海運業の規制緩和 既存および将来の内航船舶運航事業者が、内航産業に新たな投資を行うことを奨励するため、ここに独自の内航輸送費を設定することを許可するものとする。ただし、有効な競争が生まれ、公益に役立つことを前提とする。

8.1. 自由な輸送活動を促す市場環境を促進するために、競争が阻まれたり公益が脅かされた場合には、MARINAは適正な手続きの後、介入権を行使するものとする。介入権を効果的に行使するために、法的介入のための適切なシステムと手順をここに確立する。

8.2. MARINAは、以下の状況が発生した場合には、既存の手続き規則および以降の修正条項に規定されている正当な通知と聴聞をもって、介入権を行使するものとする。

8.2.1. 船主に対して請求金額やサービスについて、不服申し立てがあった場合、または

8.2.2. 請求金額が法外に高かったり、不当である場合

8.3. MARINAは、以下の活動などの行為を通して、苦情の正当性と真相を判断するものとする。

8.3.1. 請求料金についての評価

8.3.2. 財務評価

8.3.3. サービスの質の評価、および

8.3.4. 市場調査

8.4. 苦情に対処してかかる懸念事項や欠陥を是正し、船舶運航事業者と一般市民の双方に有益となる適切な対策を命じることができる。

8.5. 実際の請求料金の合理性を実証するために、MARINAは必要に応じて、追加書類の提出を要求することができる。

8.6. MARINAは、以下のいずれか、もしくはすべてを請け負うことによって公益が確実に保護され、守られるように、すべての船舶の運行を監視するものとする。

8.6.1. 既存のMARINA規定に規定されているサービスのレベルと質に対する請求料金の評価、および

8.6.2. 四半期報告書、ならびに監査済み年次経営および会計報告書を、国内船主や船舶運航事業者がそれぞれ延長なく、各四半期後および翌年6月30日から60日以内に提出することが義務付けられている、四半期および月次運送業者税(Common Carrier's Tax)および他の関連する税のBIRへの納付に対する受領書のコピーとともに審査する。

第9条 安全基準 – 国内の船舶運航事業者によって運行される船はすべて、常に堪航能力があり、適切な救命、通信、安全、その他の設備を備え、MARINAが定める基準に従って運行、保守管理が行われるものとする。

すべての船舶には、正当に認可された有能な船員を配置し、登録済み船舶の船員についてMARINAが定めた適性基準に従うものとする。

MARINAがすべての船舶と船上のすべての設備を点検する権限の行使においては、船舶安全性点検システム(SSIS: Ship Safety Inspection System)に従って点検を行うものとし、すべての船主もしくは船舶運航事業者は、現行法、または適用される国際協定、規則、および船舶の運航寿命に関する規定によって義務付けられている運用および安全基準に従って船舶の保守点検を行うものとする。

すべての船舶は、MARINAが発行した関連の、もしくは該当する船舶安全証書を船上に保管しなければならない。

第10条 管轄、権限、MARINAの任務 – MARINAは、以下の権力と権限を有するものとする。

10.1. 船舶の登録

10.2. 内航海運におけるあらゆる種類、等級、または様式の船舶の運航を許可する、公益事業証書、またはその延長または変更に関する証書の発行。ただし、かかる証書の有効期間は25年以内とする。

10.3. 通知と聴聞を行った上で、国内船主／船舶運航事業者に発行された証書、ライセンス、もしくは許可を随時変更、中止、または取消すこと。

10.4. 国内の船主／船舶運航事業者による航路、業務領域を確立し定めること

10.5. 国内の船主／船舶運航事業者に対して、非常時の海上輸送に対する必要性や公共の利益のために、かかるサービスが発展のために必要とされる国内のいかなる沿岸地域、島、地域に船の運航サービスを提供するよう要求すること。

10.6. 該当する協定や規則に準拠した船舶の安全基準を定めること。

10.7. すべての国内の船主／船舶運航事業者に該当の協定や規定によって規定された運用および安全基準に準拠し、その船舶を安全かつ使用可能な状態に保ち、海上生命安全確保の基準と安全配員要件を満たし、常に安全、適切、効率的、確実かつ適切な運行を提供するよう義務付けること。

10.8. すべての船を点検し、確実に安全基準や他の規定に準拠させ、施行すること。

- 10.9. すべての国内の船主/船舶運航事業者が、安全で信頼でき、効率的で低廉な乗客もしくは貨物輸送サービス、またはその両方を提供し続けていくための財政的能力があるか確認すること。
- 10.10. 新たなサービスによって、その地域にもたらされる影響について判断すること。
- 10.11. すべての国内の船主／船舶運航事業者に、要求された安全基準や他の船舶の安全性に関する規定に準拠させるための規定を採用して、実施すること。
- 10.12. 乗客および貨物運賃の合理的な安定性を確保するための規定を採用し、必要であれば、公益を守るために介入すること。
- 10.13. 法律や当局の規定の違反に関する書面による苦情に対して、聴聞を行い判決を下すこと。
- 10.14. 船舶を安全かつ使用可能な状態に保たなかったり、安全規定に違反したり準拠しなかった国内の船主/船舶運航事業者のライセンスの取消を含め、罰金および違約金を課すこと。
- 10.15. 法令や本R-IRRの違反に関して、国内の船主／船舶運航事業者、もしくは荷主や荷主のグループに対する書面による苦情について調査すること。
- 10.16. 通知と聴聞を行った上で、罰金を課したり、公益事業証書やその他の付与されたライセンスを一時停止したり、取り消したり、法令や本R-IRRの条項に違反していることが認められた船主／船舶運航事業者、荷主または荷主のグループを罰すること。
- 10.17. 法令や本R-IRRの条項の実施に必要な規定を公布すること。ただし、規定を変更したり、いかにも修正できなかつたり、法令や本R-IRRの目的や意図に反する場合とする。

規定IV

料金

第11条 料金 すべての国内の船舶運航事業者は、以下のガイドラインに従い、乗客運賃もしくは貨物運賃、またはその両方を決定する権利を有するものとする。

11.1. CPCを申請する国内の船主もしくは船舶運航事業者は、船名および許可を受けた航路／連絡を記載した、乗客運賃または貨物運賃のマトリクスを提出するものとする。

11.2. 以降の運賃の値上げについては、国内の船主もしくは船舶運航事業者は、MARINAと一般市民に対し、全国紙または地方紙に掲載するか、影響を受ける港や船、会社、乗客ターミナル、および切符売り場の目立つ場所に、かかる値上げが実施される日から2週間前に掲示して通知するものとする。

11.3. すべての国内の船主もしくは船舶運航事業者は、料金を値下げする場合には、影響を受ける港や船、会社、乗客ターミナル、および切符売り場の目立つ場所に掲示するものとする。料金の値下げは、掲示後に即有効となるものとする。

第12条 政府の貨物 -CPCを認可された国内の船主や船舶運航事業者は、相互に合意した条件やその他の優先条件や交渉条件に基づく政府の貨物に関する書簡を携帯するものとする。

第13条 独占的航路 - ここに定義される独占的航路の場合には、MARINAは、かかる運航が港や州、島または地域にもたらす経済的効果や有益な効果、乗客量および貨物量、船舶運航事業者によって提供されるサービスのレベルや質、利用可能な港湾施設およびターミナル取り扱いサービスを勘案した上で、料金が運航を維持していくために正当かつ公正であること、なおかつ提供されるサービスの基準がサービス基準に関する関連のMARINAの規定に従っていることを保証するものとする。

規定V

強制保険

第14条 乗客および貨物のための強制保険 国内の船舶運航事業者が運送契約違反によって発生する賠償責任を果たすために、船舶運航事業者はすべて、毎年以下を提出しなければならないものとする。

14.1. 乗客あたり1人あたり最低20万ペソの適切な付保。填補合計金額は、許可を受けた船舶の乗客数分であるものとする。

14.2. - MARINAは国内の船主もしくは船舶運航事業者に対し、運送契約違反によって発生する賠償責任を果たすために、適切な貨物賠償責任保険に加入するよう義務付けするものとする。

第15条 その他の付保 - MARINAはすべての船主もしくは船舶運航事業者、および他の船の種類にかかわらず、国内取引において用船または対価に応じた運航業務を行っていたり、MARINA覚書回覧72号に規定の付保が必要とされているタンカーの運航を行う海運事業者に対し、適切な油濁賠償責任に加入するよう義務付けるものとする。

規定VI

禁止行為および慣行

第16条 国内の船舶運航事業者に禁じられている行為および慣行— MARINAは、以下の場合に、国内の船舶運航事業者に対して罰金および違約金を課す権限を有するものとする。

- 16.1. 法令によって義務付けられている有効な公益事業証書、認可、もしくはその他の形における権限なくして運航を行った場合。
- 16.2. 正当な理由なくして、いかなる乗客もしくは貨物の受け入れや輸送を拒否した場合。
- 16.3. 船舶を安全かつ使用可能な状態に保たなかったり、安全規定に違反した場合。
- 16.4. 適切な保険に加入しなかった、もしくは維持しなかった場合。
- 16.5. 安全配員要件を満たさなかった、もしくは維持しなかった場合。
- 16.6. MARINAが正当な通知と聴聞の後で、内航海運の安全性、安定性、および整合性にとって不利益である、または損害を与えると判断したその他の行為。

規定VII

手数料、罰金、および違約金

第17条 手数料 – MARINAは、取締役会で承認された付帯条項に従って、国内の船主もしくは船舶運航事業者のライセンス供与、管理、規制、調査、承認および認可、ならびに、フィリピンの海事産業の促進や開発に必要な手数料を課し、取り決め、集金し、受領するものとする。

改正もしくは修正されない限り、本改正IRRにもとづく、国内の船主もしくは船舶運航事業者のライセンス供与、管理、規制、調査、承認および認可、ならびに、フィリピンの海事産業の促進や開発を網羅した既存のMARINA回覧に規定された手数料は、継続的に適用されるものとする。本改正IRRに規定された手数料や料金は、MARINAが再検討、見直しする場合があるものとする。

MARINAは、本改正IRRに規定されたトンあたり料金、ならびに新手数料および料金の集金をもって信託基金を設立、管理するものとする。信託基金は、フィリピン海運の安全の促進と向上のためのプログラムとプロジェクトに資金提供するために使用するものとする。

第18条 罰金および違約金 MARINAは、通知および聴聞、ならびに法令やこれに関連して公布された規定の条項の不履行もしくは違反が存在したとの判定をもって、以下の権力と権限を有するものとする。

18.1. 法令やこれに関連して公布された規定の条項や、公益事業証書、ライセンス、許可証、認可に課されている条件に違反した国内の船舶運航事業者に発行された公益事業証書、ライセンス、許可証、認可またはその他の権限を中止したり取り消すこと。

18.2. 以下の場合に、既存のMARINA回覧に従って、国内の船舶運航事業者に適用される罰金を課すこと。

18.2.1. 有効な公益事業証書、ライセンス、許可、認可、もしくはその他の形における権限なくして運航を行っていた場合。

18.2.2. 正当な理由なくして、いかなる乗客もしくは貨物の受け入れや輸送を拒否したり、いかなるクラスの乗客もしくは荷主に対して、偏見的、差別的、もしくは不利な行為を行った場合。

18.2.3. 安全基準を満たさなかったり、MARINAから義務付けられた安全規制に準拠することを拒んだり違反した場合、もしくは船舶を安全かつ使用可能な状態に保たなかった場合。

18.2.4. 義務付けられた保険に加入しなかったり、更新しなかった場合。

18.2.5. 安全配員要件を満たさなかったり、維持しなかった場合。

18.3. 本改正IRRの各条項を実施するために、既存のMARINA回覧および以降の修正事項に従って、その他の罰金および違約金を課すこと。

規定VIII

造船と船舶修繕

第19条 造船および船舶修繕のための投資奨励策 投資を奨励し、存続可能な造船業および船舶修繕業の発展のために、以下の奨励策が認められるものとする。

19.1. **付加価値税 (Vat) の控除** – MARINAに登録済みのすべての造船業者または船舶修繕業者、および船舶解体業者は、主要部品や資本設備、機械、予備部品、救命設備、航行設備、鋼板、および国内取引に使用されている、もしくは使用されることになっている商船の建造、修繕、改装、または改造にあたり使用および取り付けられるマリングレードのアルミニウム板を含む他の金属板を含めた、造船所の設備の輸入に課せられている付加価値税の支払いを控除されるものとする。

付加価値税の控除が適用されるのは、MARINAに登録済みの造船業者／修繕業者、船上修繕工、および船舶解体業者とする。本項に基づき控除の対象となったものは、造船所や設備、およびその運営の拡大、改良、近代化、または国内取引に使用されている、もしくは今後使用される商船の建造、修繕、改装、改造などに使用するものとする。

19.2. **純営業損失繰越** – 総収入から差し引いて相殺されなかった現事業度前年の純営業損失は、随時修正される1997年内国歳入法の関連条項に従い、総収入からの差し引き額として、かかる損失のあった年から連続して3年間、持ち越すことができるものとする。

この奨励策を利用するMARINA登録済みの造船業者／修繕業者は、書面にてMARINAへ、毎年5月末までに、捺印の上BIRに提出した監査済みの年次営業(会計)報告書の写しを提出するものとする。

19.3. **加速償却** - 固定資産は以下の通り減価償却が可能なものとする。

19.3.1. 通常の減価償却の2倍以内の速度、または予想耐用年数が10年以下であれば通常の減価償却と同じ速度で減価償却、または

19.3.2. 予想耐用年数が10年以上の場合、5年から予想耐用年数までの範囲の年数で減価償却。この場合、所得控除の対象となる。

この奨励策を利用するMARINA登録済みの造船業者／修繕業者は、前述の2つの方法で

固定資産の減価償却を行うことができ、その利用にあたっては、減価償却期間の当初にBIRに通知するものとする。BIRへの通知の写しをMARINAに提出するものとする。

19.4. **有資格者** – 法令第3(n)条に定義されている100%外国資本所有の登録済みの造船業者／船舶修繕業者を含め、MARINA回覧2007-02号もしくは以降の修正条項に基づいて、MARINA登録済みの造船／船舶修繕業に従事する事業体はすべて、法令に基づいてこの奨励策を利用する資格を有するものとする。

19.5. **VAT控除を受けるための条件** - 本改正実施規定第1条に記載された物品の輸入は、以下の条件に従い、VATの控除が適用されるものとする。

19.5.1. 当該物品と同等の品質のものが国内で手頃な価格で十分な数量製造されていないこと。

19.5.2. 当該物品が、MARINAに登録済みの造船業者および船舶修繕業者、登録済みの造船業者／修繕業者、船上修繕工、船大工／修繕工／船上修繕工および船舶解体業者によって直接輸入されていること(船舶の再利用)。

19.5.3. 当該物品が合理的に必要とされ、MARINAに登録済みの造船業者および船舶修繕業者、登録済みの造船業者および船舶修繕業者、船大工／修繕工／船上修繕工および船舶解体業者によってのみ使用されること(船舶の再利用)。

船舶の建造や修繕における遅れを最小限に抑えるため、MARINAに登録済みの事業体は、6か月分から1年分の、マリングレードのアルミニウム板を含む、鉄鋼や金属板、アングル材のような基本的な建設資材を輸入することができる。

19.5.4. 当該物品を輸入する前に、MARINAの認可を得るものとし、検査／検証を受けるものとする。

19.5.5. 申請人／輸入業者が、関税局の関連規定に従うこと。そして、

19.5.6. 造船業者および船舶修繕業者、船大工／修繕工／船上修繕工および船舶解体業者(船舶リサイクル)は、付加価値税の控除適用を受けることができるものとする。ただし、法令の承認から10年以内を条件とする。

19.5.7. 国内の船主が新しく船を建造したり、改造、改装するために国内の造船所のサービスを利用する場合には、造船業者もしくは船主が本書に規定されている付加価値税の控除を受けることができるものとするが、両者が同一の内容に対して控除を受けることはできない。

19.6. **輸入品の販売、譲渡、もしくは処分に関する制限／制約** - 本改正実施規定第1条の物品のいかなる販売、譲渡、または処分も、以下の制限／制約を受けるものとする。

19.6.1. 法令の発効後10年以内に、第19(a)条に基づいて、同様の奨励策の対象となっている別のMARINA登録済みの造船業者もしくは修繕業者、船大工／修繕工／船上修繕工、および船舶解体業者(船舶の再利用)に、物品を販売、譲渡、または処分する場合には、MARINAから事前の承認を得るものとし、かつ、評価／検査を受けるものとする。

19.6.2. 非免除の事業体やMARINA登録済みの造船業者もしくは修繕業者、船大工／修繕工／船上修繕工、および船舶解体業者(船舶の再利用)以外の当事者に対して、法令の発効後10年以内に販売、譲渡、または処分する場合には、売主および譲受人の両党自社は、免除されたVATの2倍の金額を支払う連帯責任を有するものとする。

19.7. **輸入品の輸入、販売、または譲渡に対する許可申請**

19.7.1 輸入の許可申請を行う場合はすべて、MARINAに対する宣誓と、本改正実施規定第3.1および3.2条の条件を満たす宣誓証書と以下の書類の提出をもって申請するものとする。

19.7.2 申込書

19.7.3 見積送り状

19.7.4 正当に公証された覚書(MOA)／売約証書(DOS)、または売渡証書(BOS)

19.7.5 申請を許可し、MOA/DOSもしくはBOSの署名者を認可、または該当する場合、業者／売主を代表することを認可した、事務局が認証して正当に公証された会社の取締役会による決議

19.7.6 浮きドックやサービス船などの資本設備の場合は、以上の書類の他に以下についても同様に提出するものとする。

19.7.6.1. 船舶登録証、船籍登録証、もしくは造船証明書／造船契約、および

19.7.6.2. 最新の調査報告書、もしくは船級証明書

19.7.7 見積送り状におけるFOB価格、もしくは1万ペソのいずれか低い方の金額の1%相当額の手数料支払証明。

19.7.8 輸入許可は、信用状の開設、もしくは購入した物品の支払証明を提出してから90日間有効となるものとする。

19.7.8.1. 前述の第4.7条に基づき輸入された物品の販売、譲渡、または処分の申請はすべて、以下の書類の提出と共にMARINAに対する宣誓をもって行うものとする。

- a. 申込書
- b. 正当に公証された覚書(MOA)／売約証書(DOS)、または売渡証書(BOS)
- c. 申請を許可し、MOA/DOSもしくはBOSの署名者を認可、または該当する場合、業者／売主を代表することを認可した、事務局が認証して正当に公証された会社の取締役会による決議、および
- d. 該当する手数料の支払証明

19.8. VAT免除適用のための申請書 – MARINAから承認を受けた輸入品の輸入、販売、譲渡、もしくは譲渡に対するVAT免除適用については、宣誓をもってMARINAに申請するものとし、以下の必要書類の提出をもって申請人がVAT免除適用の資格を有することを証明する資格証明の発行を受けるものとする。

19.8.1. 正当に作成された、VAT免除適用のためのMARINA規定の申請書、および

19.8.2. 該当する手数料の支払証明

19.9. 報告義務 – VAT免除適用を受けたMARINAに登録済みの造船業者または船舶修繕業者はすべて、以下に従うものとする。

19.9.1. 各四半期後の15日またはこれ以前に、本「法令」および本「IRR」の下に輸入、販売、譲渡または処分された物品の使用、販売、譲渡または処分に関する四半期報告書を提出すること。

各年の1月15日またはこれ以前に、本「法令」および本「IRR」の下に輸入、販売、譲渡または処分された物品の使用、販売、譲渡または処分に関する総括報告書を提出すること。

第20条 船舶輸入に関する制限 – MARINAは、法令の発効後10年後、以降については毎年、MARINAに登録済みの造船所の国内取引用の新船を建造する能力を評価、判断するものとする。

評価初年度は、MARINAは、MARINA登録済みの造船所が500総トン以下の新船を建造する能力について判断するものとする。評価後、MARINA登録済みの造船所が、500総トン以下の新船を十分な数量の船舶を建造する能力を有し、国内需要がある場合には、国内の船舶運航事業者は、国内取引用に500総トン以下の新船や中古船の輸入を抑制するものとし、MARINA登録済みの造船所で建造された船舶を優先して登録するとともに国内取引に活用するものとする。

MARINAは、すべてのMARINA登録済みの造船所による、国内取引に従事する大型船の建造数が国内の船主の需要を満たすことができるかどうか、毎年その能力を評価するものとし、これに応じてMARINA登録済みの造船所から確保する船舶の規模を調整するものとする。

規定IX

移行規定

第21条 移行期 本改正IRRの発効をもって、すべての国内の船主または船舶運航事業者は、本書に規定されている条項を遵守するものとする。

第22条 国内取引船の船級 新船であるか中古船であるかにかかわらず、法令および本IRRの発効後に取得されたすべての船舶は、国内取引用に運航を始める前の取得日に政府公認／認定の船級協会による船級登録を受けものとする。

22.1. かかる船舶の船級については、既存の船級に関するMARINAの規定に従って管理されるものとする。

22.2. 法令および本IRRの発効以前に取得された既存の船舶は、適用される船級方針／要件に基づいて管理されるものとする。

22.3. 管轄のMARINA公認の船級協会が存在しないために、船級に関する要件を遵守することのできない木船およびモーターバンカは、当面、船舶安全性点検システム(SSIS: Ship Safety Inspection System)に従うものとする。

22.4. 本R-IRRの発効から6か月後に、木船およびモーターバンカは船級証書を提出しなければならないものとする。

第23条 古船の退役

23.1. 以下の最高船齢に達した既存の船級未登録の船舶は、船級登録をしなければならないものとする。

23.1.1. 鉄鋼船 – 30年

23.1.2. 木船 – 20年

23.1.3. モーターバンカ – 5年

船級登録を行わない場合には、当該船舶は自動的にフィリピン船籍を喪失するものとする。

23.2. 最高許容船齢に達した船舶の運航事業者は、当該船舶の船級登録を行うか、船級船と交換するか、交換せずに退役させることができるものとする。

規定X

最終規定

第24条 一時的な運航業務の代行 – 有事の際には、公益のために必要であれば、国家は合理的な条件に基づき、非常時には運行を一時的に代行したり、国内取引や商業に従事する船舶に指示を出したり、運航料金や航路を定めることができるものとする。非常事態の終焉後は直ちに、国家は非常事態が発生する前と同じ条件に基づいて、国内の船主／船舶運航事業者に船舶の運航を再開させるものとする。

第25条 分離条項 – どんな理由においても、本改正IRRのいかなる条項、小条項、文章、節、あるいは条件が不法、無効、または違憲であるとの判決が出た場合には、かかる申し立てに影響のない部分は、有効に存続するものとする。

第26条 撤回条項 – 他のすべての発布内容、規定もしくはその一部が本改正R-IRRの条項に反している場合には、適宜、撤回、改正、または変更するものとする。

第27条 有効性 – 本改正規定は、一般に流通されている新聞に発表された後、即有効となるものとする。

2009年10月26日、マニラ市(フィリピン)

(署名) MARIA ELENA H. BAUTISTA
行政官

議決録

ここに、共和国法第9295号の改正実施規定は、2009年10月19日に開催された海事産業局理事会 (Board Meeting of the Maritime Industry Board) で承認されたことを証明する。

(署名) ATTY. VIRGILIO B. CALAG
理事会長代理 (Acting Corporate Board Secretary)



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

フィリピン内航海運における
我が国舶用品の潜在需要調査

2010年（平成22年）3月発行

発行 社団法人 日本 舶 用 工 業 会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-2041 FAX 03-3591-2206

財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

