

FD&D Cover

FD&D 特約のご案内



The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association

目次

CONTENTS

FD&D特約とはどんな保険でしょうか	2
Purpose of FD&D Cover	
FD&D特約のてん補対象について	3
Types of disputes covered	
FD&D特約の取扱いについて	4
Terms and conditions	
ご照会の多いFD&Dの事例のご案内	5
Disputes frequently referred to the Association as FD&D claims.	
滞船料 Demurrage	
保証渡し	6
Cargo Delivery without production of Bill of Lading	
速力不足に対する求償	7
Speed Claim	
安全港に関する争い	8
Safe Port	
用船料の不払い	9
Non Payment of Charter Hire	
粗悪油 Inferior Fuel	
海事先取特権	10
Maritime Lien	
運賃、滞船料等に関する 紛争処理費用及び損失担保特約 (FD&D)	11~14
Special Cover for Freight, Demurrage and Defence (FD&D)	



FD&D特約とはどんな保険でしょうか？

Purpose of FD&D Cover

Freight, Demurrage and Defenceの頭文字を取り、通常FD&D、FDDと呼ばれるこの保険は、P&I事故以外のトラブルへの対処や法的アドバイスを必要とされる組合員の皆様のニーズの高まりを受けて、当組合では「運賃、滞船料等に関する紛争処理費用及び損失担保特約」（以下、FD&D特約という）として1978年から引受けを開始いたしました。

P&I保険が、船舶の運航に伴う船主の責任や損害、並びにその防衛のための費用をてん補するのに対して、FD&D特約では、船主や用船者が海運ビジネスを行ううえで次頁に掲げるトラブルに巻き込まれた際に、これらの紛争や問題を解決するため、専門家や弁護士の適切な助言を提供し、法廷や仲裁で争うために発生する諸手続きに要する費用をカバーするものです。また、費用の発生が伴わなくとも、組合員にとって有利な解決が図られるよう当組合からのアドバイスを受けることもできます。

今日では、さほど複雑でもない小額な事件でも、法廷や仲裁で争う費用は時として予想外な金額となります。また、紛争が長期化すれば、企業活動にも悪影響を及ぼしかねません。こうした不測の事態に備えてFD&D特約を付保されていれば、組合員の利益を守るための援助やサービスを受けることができると同時に、今事件がどのように進展しているのかの確につかみ、それにどのように対処するのか企業家としての冷静な判断も可能となり、船主や用船者の皆様が多額の出費や労力を費やすことなく安心して船舶の運航に集中できることになるでしょう。

In 1978, to meet the Members' growing needs for legal advice and claims handling services for non-P&I matters, the Association introduced FD&D Cover as a Special Cover. This Cover is called "FD&D" or "FDD" as an abbreviation for "Freight, Demurrage and Defence".

While P&I Insurance covers actual liabilities, damages and losses as well as the defence costs for liabilities arising out of the operation of an entered ship, FD&D insurance provides cover for the costs of appointing lawyers and other experts to defend or establish a claim in an arbitration or a court case. The claims can arise from a broad range of problems faced by owners and charterers in their shipping business. Under the FD&D Cover the Association can also provide general advisory services to assist Members to settle cases quickly and favourably without incurring any outside costs.

Occasionally the cost of litigation, even in a relatively uncomplicated and small case, can be rather expensive. If a case develops into a prolonged lawsuit it may affect a Member's daily operations. If the Member is entered for FD&D Cover, the Association can assist with advice and payment for legal costs. The Member will know exactly how the claim is developing and will be in a position to decide the action to be taken. So the FD&D Cover helps Members concentrate on their own operations without worrying about unforeseen expenditure and without letting the case disturb their own business.

FD&D特約のてん補対象について

このFD&D特約では、名称になっている運賃や滞船料に関するクレームだけでなく、組合員が日頃直面する多くの法律問題が対象となり、請求を受けて自己の利益を防御するだけでなく、組合員が権利を主張しクレームを提起する場合もカバーの対象となります。具体的なてん補事由はFD&D特約の規定に列挙されていますが、次のようなクレームがあげられます。

- 1) 用船契約の下で生じる運賃、用船料、滞船料、早出料に関するクレーム
- 2) 船荷証券、その他の運送契約に関するクレーム
- 3) 貨物運送に伴って発生する法律上の義務違反に関するクレーム
- 4) 加入船舶の滅失、損傷又は滞船に関するクレーム
- 5) 共同海損又は単独海損に関するクレーム
- 6) 加入船舶への燃料油、備品等の供給に関するクレーム
- 7) 加入船舶の建造、売買、又は抵当権に関するクレーム
- 8) 救助又は曳航作業に関するクレーム
- 9) 船舶代理店、ブローカー等船舶の運航・管理に関わるものからのクレーム
- 10) 貨物の積込み、艀取り、積付け、トリミング、荷揚げに関するクレーム
- 11) 船員、密航者及び加入船舶上の者が提起するクレーム
- 12) 旅客等が提起するクレーム
- 13) 保険契約上の債権債務に関するクレーム
- 14) 加入船舶に関して税務、関税、港湾当局が提起するクレーム
- 15) その他組合が認めるクレーム

Types of disputes covered

Contrary to the impression given by the name “Freight, Demurrage and Defence”, the cover is not limited to the costs of defending or asserting claims for freight and demurrage. The cover extends to the defending or asserting numerous types of claims, some of which are mentioned below. Full details are set out in Rule 3 “Extent of Cover” of the Rules of the Special Cover for Freight, Demurrage and Defence in the Association’s Rulebook.

1. Claims for freight, hire, demurrage and dispatch money arising under a charter party
2. Claims for the breach of bills of lading and other contracts of carriage
3. Claims for the breach of any legal duty arising in connection with the carriage of goods
4. Claims in respect of the loss of, damage to or detention of a ship
5. Claims for general and/or particular average contributions or charges
6. Claims in respect of the supply of fuel, equipment or other necessities to an entered ship
7. Claims in respect of the building, purchase, sale or mortgage of an entered ship
8. Claims in respect of salvage or towage services
9. Claims from ship’s agents, brokers or others connected with the running, managing and operating of an entered ship
10. Claims in respect of loading, lightering, stowage, trimming or discharging of cargo
11. Claims by or against crews, stowaways and other persons on an entered ship
12. Claims by or against passengers, their representatives or dependants
13. Claims for amounts due on the ship, cargo or freight from or to underwriters and other persons and companies
14. Claims by or against revenue and customs authorities, harbour or other authorities.
15. Other Claims at the discretion of the Association

FD&D特約の取扱いについて

FD&D特約をご契約いただく際にご承知置き願いたい点やご注意頂きたい点を以下にご説明申し上げます。

- 1) FD&DカバーはP&I保険の特約として用意されておりますので、まず当組合のP&I保険にご加入いただいていることが条件となります。
- 2) P&I保険で対象となるクレームはP&I保険で取り扱うことになりますので、P&I保険はProtection RisksのみならずCargo Indemnity Risksを含めFull P&I Coverで付保されていることが条件となります。
- 3) 本特約は、加入船舶単位の年間契約で、保険料は前払い保険料 (Advance Call) / 追加保険料 (Supplementary Call) によるMutual方式の「米ドル建て」です (円貨での決済も可能です)。
- 4) お申込みは当組合所定の申込書に必要事項をご記入のうえ、当組合契約窓口までご提出願います。
- 5) 組合員のご負担となるクレーム1件あたりの金額 (免責金額) は、原則として1,000米ドルを超える部分の3分の1となります。
例) 弁護士費用として10,000米ドルが発生した場合、3,000米ドルが組合員のご負担となります:
 $(US\$10,000.00 - US\$1,000.00) \times 1/3 = US\$3,000.00$
- 6) 本特約に定められたてん補事由により、本特約が付保されていた期間内に発生したクレームに関して、組合員の利益を守るための費用がカバーされます。
- 7) 個々の事件により組合員が被る損害や損失そのものをカバーする保険ではありません。
- 8) 当組合には、援助供与を開始するかどうかの決定、供与する援助の内容、援助供与を行っている事件の中止や和解などについて絶対的な裁量権が与えられています。
- 9) FD&D特約のてん補限度額は、クレーム1件あたり15億円と定められていますが、当然のことながら、上記8)の裁量権に基づき、訴訟経済の原則に従って運用されますので、その意味でのおのずとクレーム毎に限度が生じます。
- 10) 被保険者間のクレーム、当組合に対するクレームはてん補対象から除かれます。

(2010年2月20日現在)

Terms and conditions

Members applying for FD&D Cover should please note the following.

1. The ship must be entered with the Association for P&I cover, since the FD&D cover is provided as a supplement to P&I cover.
2. The ship must be insured for full P&I risks, including cargo indemnity risks, since FD&D Cover does not apply to claims and disputes which fall under the normal P&I policy.
3. The Member will be charged an Advance Call and a Supplementary Call in US dollars per ship per year. Subject to reaching an agreement with the Association prior to the start of each policy year, calls may be paid in Japanese Yen.
4. A Member wishing to insure his ship for FD&D Cover should complete an application form and submit it to the Association.
5. Unless otherwise agreed, with FD&D Cover the Member bears a deductible of one third of all costs recoverable in excess of US\$ 1,000 any one claim.
*For example, costs incurred are a lawyer's fee of US\$10,000 so the Deductible is US\$3,000 $[(\$10,000 - US\$1,000) \times 1/3]$.
6. The FD&D Cover provides insurance for legal and other costs necessarily incurred in defending or asserting claims and disputes as set out in the Rules and which occur during the period of ship's entry for this cover.
7. The FD&D Cover does not extend to the amount of any claim itself made against a Member.
8. The Association retains an absolute discretion to decide whether a case should be supported and to control and direct the handling of the claim, including discontinuing or settling cases which are being supported by the Association.
9. The limit of FD&D Cover is Japanese Yen 1.5 billion per any one claim, although the Association make exercise its absolute discretion to extend cover in a case.
10. The cover is not available should a Member make a claim against the Association or against the Joint Member named in the relevant certificate of entry.

(As at 20 February, 2010)

ご照会の多いFD&Dの事例のご案内-1

Disputes frequently referred to the Association as FD&D claims.-1

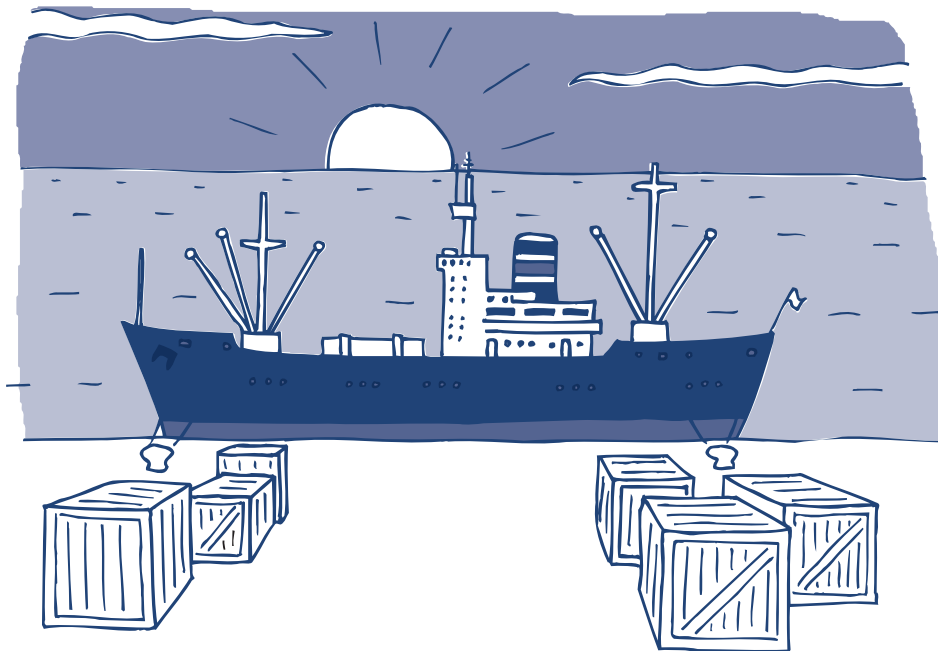
滞船料

当組合が扱うケースの中で一番多いものは、Demurrageに関するトラブルです。

Demurrageとは船積み又は荷揚げのために合意された時間、あるいは相当の時間を超えて船舶を碇泊させた結果、船舶の遅延に対して用船者から船主に支払われる金員のことで、航海用船契約上において碇泊時間がどのように規定されているか十分検討する必要があります。一般的な争点としては本船の到着、荷役準備完了通知、碇泊期間の開始・中断、土曜日曜等の休祭日の扱い、雨天の扱いがあります。これらの紛争においては、通常仲裁地の弁護士の意見や判例・学説を参考に判断し、当事者間で示談解決を図ることとなりますが、それでも解決できない場合は仲裁等の判断を求める場合もあります。

Demurrage

Demurrage claims are the major FD&D claims. Demurrage is an amount payable by the charterers to the owners in respect of delays to the ship as a result of her being retained beyond the agreed or reasonable time for loading or discharging. It will be necessary to examine how laytime is provided for in the voyage charter party. The arrival of the ship, notice of readiness, commencement and interruptions of laytime and the treatment of Saturdays, Sundays, holidays and bad weather may all give rise to disputes. Normally an attempt is made to resolve these disputes through amicable settlements between the parties concerned, by reference to the opinions of lawyers at the place of arbitration or related judicial precedents and theories. If this is unsuccessful, disputes may be referred to arbitration.



保証渡し

船荷証券の提示なしで、荷受人や用船者からの保証状と引換えに荷渡しを行う、所謂保証渡しには大きな危険が伴います。保証渡しを行った後に、正当な船荷証券の所持人が現れて、貨物の引渡しを要求するといった事故が後を絶ちません。こういった場合、保証渡しを行った相手から貨物を回収して船荷証券の所持人に引き渡すか、保証状の発行者に船荷証券の所持人への補償を求めることになります。ところが、貨物の回収ができず、保証状発行者も補償に応じなければ、船荷証券の発行者は、船荷証券の所持人に対して金銭賠償を行った上で保証状発行者からその賠償金を回収することになります。荷受人や用船者自身からの回収は困難な場合が多いですから、船荷証券の原本を回収することなく貨物を引き渡すことは避けなければなりません。どうしても保証渡しをしなければならない場合は、回収を確実にするため、信用ある銀行による銀行保証状付の保証状を取得しておくことが望まれます。

Cargo Delivery without production of the Bill of Lading

Cargo delivery without production of the Bill of Lading but in exchange for a guarantee provided by the cargo receivers and/or the charterers is common but very risky. Occasionally instances are heard of where the lawful holders of the Bill of Lading appear seeking delivery of the cargo from the carrier after the cargo has been delivered without the production of the Bill of Lading. In these situations, the carriers' options are limited. They may be able either to recover the cargo from the person who took delivery under the guarantee or to demand that the guarantor provides compensation for the bill of lading's holders' loss. If they fail to recover the cargo or fail to force the guarantor to compensate the bill of lading's holder, the carriers themselves have to compensate the bill of lading's holder for their loss and then seek to recover the sum under the

guarantee. In fact, it is always difficult to recover losses from guarantors. So, it is strongly recommended that if carriers are pressed to deliver cargo without production of the Bill of Lading, before agreeing to doing so, they should obtain a guarantee from a first class bank to ensure they can effect recovery should it become necessary.



ご照会の多いFD&Dの事例のご案内-2

Disputes frequently referred to the Association as FD&D claims.-2

速力不足に対する求償

用船契約上の船舶の速力と燃料消費についての表示は、船舶が表示の天候条件において、約定の燃料消費率で表示速力を出せることを、船主が担保(warranty)したことを意味します。その表示が担保を構成するものであることが、用船契約に明示されていなくても同様です。

速力表示は、通常「約(about)」という文言を付して示され、これは表示の速力以下0.5ノットの余裕を船主に与えると判断されています。

速力不足に対する求償を決定するのに、

- ① もっぱら良好な天候状態の日に、船舶が用船契約上の担保速力を出したか、
- ② 海流と同様天候条件を考慮に入れて、船舶が全航海で出した平均速力が用船契約表示に照らして妥当であったかを判断する方法があります。

仲裁での多数意見は、通常、両基準共使用すべきという見解です。

Speed Claim

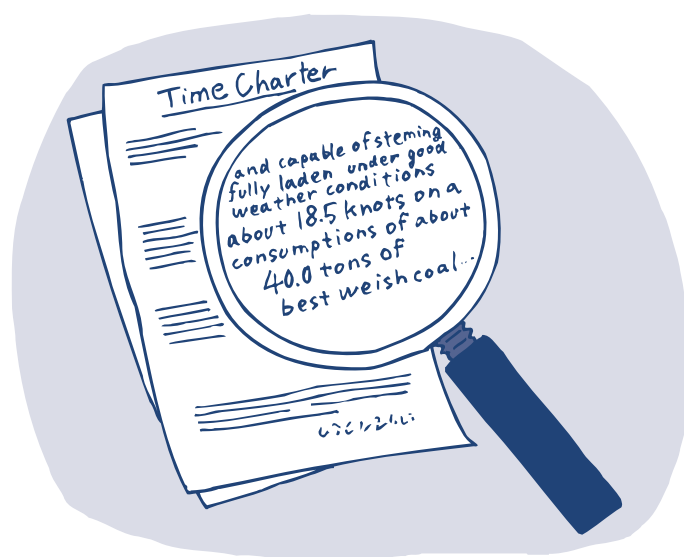
A description in the charter party of the ship's speed and fuel consumption constitutes a warranty by the owners that the ship will be able to attain the stated speed at the specified rate of consumption under described weather conditions. The statement is a warranty even though it is not expressly described as such in the charter party.

The speed description is usually modified by the word "about". This has frequently been held to give the owners an allowance of half a knot below the described speed.

There are two established methods of determining a speed claim.

1. Did the ship make the charter party warranty of speed on the days when good weather conditions prevailed ?
2. Was the average speed that the ship made on the entire voyage, taking weather conditions into consideration as well as currents, reasonable in relation to the charter party description ?

Most arbitrators are of the opinion that both criteria should normally be considered.

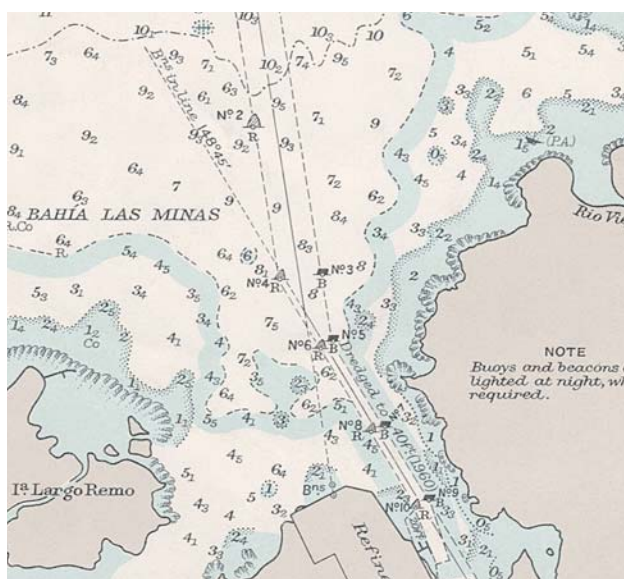


安全港に関する争い

用船契約では、通常用船者の義務として安全港へ配船することが規定されております。用船者から指図された港が安全港であったのかどうか、用船者・船主間で用船契約義務違反はあったのか等の争いが生じる場合がありますが、安全港の是非の争いでは、次のようなあらゆる状況により判断されることになります。

- ① 潮流・気象状況
- ② 浅瀬・砂州などの地形的なもの
- ③ 係船設備等の港湾設備・港の政治情勢等を含め本船入港前後の港の状況
- ④ 用船者の指図・本船が取った動作が適切であったかどうか
- ⑤ 港が安全であると予見できたかどうか
- ⑥ 発生した損害が契約違反と相当因果関係にあるかどうか

万一安全港についての争いが生じた場合には、入港前後の指図書、交信記録、本船Log Book・海図等本船関係書類、港・港湾設備に関する情報等を収集し、安全港の争いについての有効性、損害賠償請求が可能かどうか慎重に検討することになります。



Safe Port

Charter parties usually oblige the charterers to order the ship to safe ports. Disputes sometimes arise between the charterers and the owners such as whether there was a breach of the charter party and whether the port designated by the charterers was safe. The following circumstances should be taken into consideration in deciding disputes relating to safe ports:

- 1) Tidal currents and weather
- 2) Topographical factors (e.g. shallow water, sand banks)
- 3) Conditions of the port around the time of the ship's entry (including port facilities, such as mooring, and political unrest)
- 4) Whether the charterers' orders and the ship's actions were appropriate
- 5) Whether the port was prospectively safe
- 6) Whether the damage incurred can be attributable to a breach of the charter

In a dispute as to whether a port was safe, the charterers' instructions around the time of the ship's entering the port, the records of relevant communications, the ship's documents such as the log book, charts and the information on the port and port facilities should be collected and the merits of the argument and reasonableness of the claim should be carefully studied.

ご照会の多いFD&Dの事例のご案内-3

Disputes frequently referred to the Association as FD&D claims.-3

用船料の不払い

用船料は前払いが原則ですが、時として支払期日までに支払いがない場合があります。正当な理由なく支払期日までに用船料が支払われない場合は、船主は用船契約の引揚条項により本船を用船から引き揚げ、用船契約を終了することができます。用船契約上、用船料からの控除が認められていない項目が一方的に控除された場合も、用船料の不払いと同様に本船の引揚げ理由となります。しかし、引揚条項を行使しても未収用船料の解決にはなりませんので、通常話し合いによって支払を求めています。話し合いで解決ができなければ、仲裁の申立てを検討することになります。



Non Payment of Charter Hire

It is a fundamental principle that payment of hire should be made in advance. But occasionally charterers fail to pay by the due date. Should the charterers fail to pay the hire due on or before the appropriate date without justifiable reasons, the owners are entitled to withdraw the ship and terminate the charter. Deduction from the hire of any sum not permitted by the terms of the charter party will also entitle the owners to withdraw the ship from the charter. Withdrawal of the vessel, however, will not constitute a settlement of unpaid hire. Usually the owners will try to collect any unpaid sums through discussions. If the discussions fail, the owners may consider taking steps leading to arbitration.

粗悪油

近年、粗悪油によるスラッジの大量発生、機関故障などのトラブルが報告されています。補油の際は、後日のトラブルに備えて、燃料油のサンプルを取っておくことが肝要です。サンプルの分析により、機関トラブルの原因を究明し、粗悪油が原因であれば燃料油供給者や用船者に対する損害賠償請求を検討することになります。

Inferior Fuel

Recently, many troubles arising from supply of inferior fuel are being reported. Typical claims arise from engine troubles and increased sludge. It is essential to collect samples of fuel supplied to protect the owners' interests from possible disputes. By analysing the samples, the owners can investigate the cause of troubles. If it is ascertained that the cause is the supply of inferior fuel, the owners will be able to consider making a recourse claim against the bunker suppliers or the charterers.

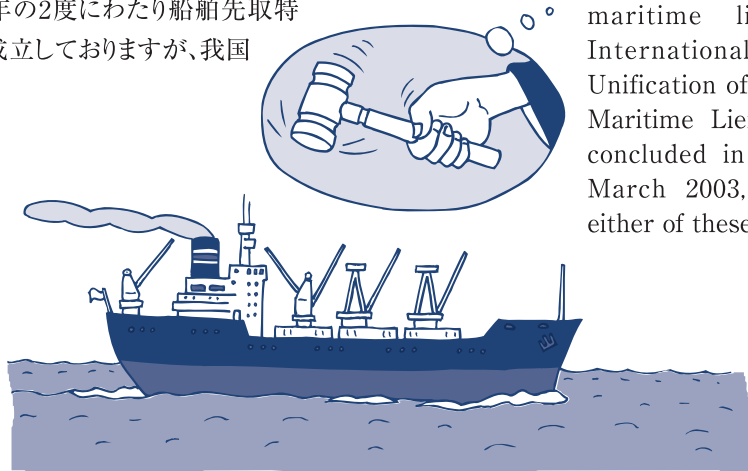


海事先取特権

法律で定められたある種の債権は債務者の財産から他の債権者を排除して優先的に弁済を受けることができる権利のことを先取特権といいます。英米では、海事先取特権は、対象物に対して対物訴訟を提起することによってのみ行使されます。

万一船舶運航上の関係会社の資金不足・倒産により、未払い費用が発生しその債権者が本船に対し訴訟してきた場合には、海事先取特権の有効性等につき争いが生じます。海事先取特権に関する法規は関係各国・旗国法に従い判断されることになりますので、各国の判例・弁護士の助言を得ながら解決を図ることが必要になります。

船主先取特権・抵当権に関する各国の規定を統一するため、1926年および1967年の2度にわたり船舶先取特権・抵当権統一条約が成立しておりますが、我国はいずれも未批准です。



Maritime Lien

A lien is a right to receive payment from a debtor's property. Creditors holding liens may have rights in priority over other creditors. These rights are specified in law. Under English and American law, a maritime lien is enforceable by an action in rem.

In cases where debts result from a financing deficit or the bankruptcy of a company engaged in ship's operations, disputes may arise with regard to validity of maritime liens. As the position of maritime liens is regulated by the laws of the countries concerned and the flag state, it is necessary to deal with the disputes in the light of the legal precedents of those countries taking advice from lawyers.

In order to unify internationally the rules concerning maritime liens and mortgages, International Conventions for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages were concluded in 1926 and 1967. As of March 2003, Japan has not ratified either of these Conventions.

是非FD&D特約をご検討下さい！

組合員の皆様を取り巻く状況は厳しいものがあり、時として理不尽な要求や、思いがけないクレームに直面することも多いのではないのでしょうか。このようなトラブルをいかに有利に解決するかは、どこに問題があるのかを明確に把握し判断していく必要があります。特にこのFD&D特約を付保されることにより、当組合は必要に応じ英国・米国・日本他の弁護士の意見を徴すなど、皆様に迅速かつ的確なアドバイスをご提供いたします。

本特約の内容に関しましてご質問などございましたら、当組合最寄りの契約・損害調査窓口までどうぞお気軽にお問い合わせください。組合員の皆様からのご照会、お申込みのご連絡をお待ちしております。

Why not buying FD&D cover ?

Members occasionally face unreasonable demands and unexpected claims. The important thing is to determine the whereabouts of the problem and to make appropriate decisions in order to resolve these problems advantageously and efficiently. Under FD&D cover, the Association, consulting with suitable lawyers as occasion demands, provides the members with prompt and efficient advice.

If you have any questions about FD&D cover, please feel free to get in touch with our staff in our Underwriting or Claims Departments. We welcome your contact.

運賃、滞船料等に関する紛争処理費用及び損失担保特約(FD&D)

Special Cover for Freight, Demurrage and Defence (FD&D)

第1条(特約の締結)

本特約を締結しようとする者は、所定の申込書に特約の目的である船舶他所定の事項を記載し、署名又は記名なつ印して組合に申し込み、組合の承諾を得て、保険料の全部又は一部を払い込まなければならない。

第2条(てん補の範囲)

- 1 組合は、加入船舶に関連して発生したクレーム、紛争又は訴訟(以下「紛争等」という。)に関し、組合員が負担した次に掲げる費用及び損失をてん補する。
 - (1) 第3条に定める事由に関し、組合員が組合の承認の下に法律上の又はその他の手続きをとる場合、当該手続きに要する費用及びその付帯費用。当該手続きにおいて相手方に対して支払義務を負う費用を含む。
 - (2) 第3条に定める紛争等に関して法律上の又はその他の助言を得るため、組合員が組合の同意を得て負担した費用。
 - (3) 第3条(3)ロの規定により、組合員が組合の指示に従った結果負担した損失。ただし、組合が適当と認める金額を限度とする。
- 2 前項に規定する費用又は損失に対するてん補は、第3条(2)に定めるものについて組合が別段の決定をした場合を除き、加入船舶がこの特約を締結している保険期間内に紛争等又は手続きが発生した場合に限る。紛争等又は手続きの発生時期については、次の規定を適用する。
 - (1) 救助又は曳航契約に関するものについては、当該作業が開始された時。
 - (2) 前号に規定する契約以外の契約、不法行為又はその他の法律上の原因から生じたものについては、その請求原因となる事実が発生した時。

第3条(てん補事由)

- 1 前条に規定する組合がてん補する費用又は損失は、次に定める紛争等又は手続きに関して生じたものに限る。
 - (1) 用船契約、船荷証券、数量運送契約又はその他の運送契約の下で生ずる運賃、不積運賃、用船料、滞船料、早出料及び旅客運賃に関するもの
 - (2) 用船契約、船荷証券、数量運送契約及びその他の運送契約の違反に関するもの及び貨物運送に伴って発生する法律上の義務違反に関するもの
 - (3) イ 加入船舶の滅失、損傷又は滞舶に関するもの
ロ 加入船舶が滞泊した場合において、滞泊の合法性を調査するために組合が与える指示に従い当該船舶を現地に留めた結果、組合員が支払うに至った第三者に対する賠償金及び組合員が組合の指示に基づいて行った停船の期間内に蒙った損失。ただし、他から回収できないものに限る。

Rule 1 Application for Special Cover

Any person wishing to insure his ship for this Special Cover shall submit to the Association a completed application form for that ship. When the Association has approved the application, the person shall pay such part of or the whole of the calls or premiums as determined by the Association.

Rule 2 Risks Covered

- 1 The Association shall indemnify a Member for the costs and incidental expenses incurred for the purpose of asserting or defending any claim, dispute or litigation arising under Rule 3 below in respect of the Entered Ship as follows.
 - (1) The costs of, or incidental to, any legal or other proceedings which a Member may take or defend with the support of the Association for the purpose of asserting or defending any of the claims specified in Rule 3, including any such costs which the Member may become liable to pay to any other party to those proceedings;
 - (2) The costs incurred by a Member, with the approval of the Association, for the purpose of obtaining legal or other advice in connection with any of the claims, disputes or matters specified in Rule 3;
 - (3) The liabilities and losses incurred as a result of compliance with orders of the Association as specified in Rule 3 (3) (b), subject always to any limit on such cover as the Association may in its discretion decide.
- 2 Unless the Association shall determine otherwise in respect of any claim specified in Rule 3(2), the Member shall be insured for such liabilities or incidental costs as stated above, only if the dispute, matter or event giving rise to the claim, occurred during a period when the ship was insured by the Association.
The date of the event shall be taken to be:-
 - (1) for claims and disputes relating to salvage or towage contract - the date when the relevant services began.
 - (2) for claims and disputes arising either out of a contract other than for salvage or towage or in tort or under statute - the date when the cause of action occurred.

Rule 3 Extent of Cover

- 1 The Cover provided under Rule 2 applies to the following claims, disputes or proceedings:
 - (1) In respect of freight, dead freight, hire, demurrage, despatch money and passage money arising under any charter party, bill of lading, contract of affreightment or other contract of carriage;
 - (2) In respect of the breach of any charter party, bill of lading, contract of affreightment or other contract of carriage or for the breach of any legal duty arising in connection with the carriage of goods;
 - (3) In respect of:-
 - (a) loss of, damage to or detention of an Entered Ship;
 - (b) detention of an Entered Ship when the Association for the purpose of testing the legality of such detention requests a Member to cause the Entered Ship to remain under detention. In such a case, and if the Member complies with any such request, the Member shall be indemnified by the Association against any liability incurred to third parties consequent on such compliance and against any actual loss sustained by a Member during a period

- (4) 共同海損又は単独海損に関するもの
 - (5) 加入船舶に対する粗悪、低劣又は不適当な燃料油、備品、艀装品その他の必需品の供給に関するもの
 - (6) 加入船舶の建造、売買、抵当権、不注意、不適当な修繕又は改造工事に関して発生するもの。ただし、船舶の建造又は購入に関するものについては、当該契約の調印日までにこの特約による保険契約がなされている場合に限る。
 - (7) 救助又は曳航作業に関するもの。ただし、もっぱら救助又は曳航を目的として建造された船舶による当該作業に関するものを除く。
 - (8) 船舶代理店、ブローカー、荷役作業員、船具会社又はその他加入船舶の運航、管理に関わる者等からの加入船に係わる請求に関するもの
 - (9) 貨物の不適当な積み込み、貯取り、積付け、トリミング又は荷揚げに関するもの
 - (10) 船員、密航者及び加入船舶上又はその付近にいた者が提起するもの及びこれらの者に対するもの
 - (11) 加入船舶の旅客（乗船前又は下船後を含む）、その相続人又は被扶養者が提起するもの及びこれらの者に対するもの
 - (12) 保険業務を行っている個人又は会社との間で生じた船舶、貨物又は運賃の保険契約上の債権債務に関するもの
 - (13) 加入船舶に関して税務当局、関税当局、又は港湾当局等が提起するもの及びこれらの者に対するもの
 - (14) 加入船舶に関する官憲の検査、検死及びその他各種の取調べにおける立合及び陳述
 - (15) 前各号のほか、組合が特例として認めるもの
- 2 組合は、前項の定めにかかわらず、次に定める紛争等又は手続に関して生じた費用及び損失はてん補しない。
- (1) 組合、組合の使用人又は代理人に対するもの
 - (2) 共同契約者間及び共同で契約している出資者等と組合員との間に生じたもの
 - (3) 船舶保険の対象となる損害及び費用に関するもの。ただし、係争金額が船舶保険の免責金額以下のため船舶保険から回収できないものを除く。この場合、船舶保険の保険価額は加入船舶の適正な市場価額であることを条件とし免責金額は保険価額の1%を超えないものとする。
 - (4) 保険契約規定第2章「てん補の範囲」に規定されている損害及び費用に関するもの
 - (5) その他の保険の対象となる損害及び費用に関するもの

- of such compliance to the extent that such loss is not otherwise recoverable;
 - (4) In respect of general and/or particular average contribution or charges;
 - (5) In respect of the supply of inferior, unsatisfactory or unsuitable fuel, outfit or equipment, or other necessities to an Entered Ship;
 - (6) In respect of the building, purchase, sale, mortgage of an Entered Ship, or negligent or improper repair of or alteration to an Entered Ship. Provided always that claims arising in connection with the building, purchase, sale, mortgage of a ship, or repair of or alteration to a ship shall only fall within the cover provided by the Association if an entry has been made from the date the relevant contract is signed;
 - (7) In respect of salvage or towage services rendered by or to an Entered Ship. Provided however that there shall be no recovery from the Association in respect of claims arising out of salvage/towage operations by an Entered Ship which was built to engage in such operations;
 - (8) In respect of charges, disbursements, accounts received from ship's agents, brokers, stevedores, chandlers, or others connected with running, managing and operation of an Entered Ship;
 - (9) In respect of improper loading, lightering, stowage, trimming or discharge of cargo;
 - (10) Brought by or against masters, officers, crews, stowaways and other persons on or about an Entered Ship;
 - (11) Brought by or against passengers intended to be or being or having been carried on an Entered Ship or by their personal representatives or dependants;
 - (12) Brought in respect of amounts due on ship, cargo or freight from or to underwriters and any other persons and companies conducting the business of insurance in any of its branches;
 - (13) Brought by or against Revenue, Customs Authorities, harbour or other authorities in connection with an Entered Ship;
 - (14) Requiring the representation of a Member at official investigations, Coroners' Inquests, or other enquiries whatsoever in relation to an Entered Ship;
 - (15) All such claims, disputes and matters and all such legal or other proceedings other than those specified in the preceding paragraphs of this Rule which as the Association in its absolute discretion may decide fall within the scope of the cover provided by the Association.
- 2 Notwithstanding the provisions of Rule 3.1, there shall be no recovery from the Association in respect of costs which arise in relation to:
- (1) Any dispute or proceedings against the Association itself, its representatives or servants.
 - (2) Any dispute or proceedings between joint Members and/or Co-assureds or any one of them against the other.
 - (3) Any damages, costs and expenses which are covered by any Hull Policy or would have been covered by a Hull Policy had the ship been fully insured on standard terms, save to the extent that such damages, costs and expenses are not recoverable under the Hull Policy by reason only of a deductible. For the purpose of this proviso the insured value of the Hull Policy is not less than the market value and the deductible shall be deemed not to exceed one percent of an Entered Ship's insured value.
 - (4) Any damages, costs and expenses stipulated in Chapter 2, Risks Covered, in the Rules of the Association.
 - (5) Any damages, costs and expenses which is recoverable under any other insurance.

運賃、滞船料等に関する紛争処理費用及び損失担保特約(FD&D)

Special Cover for Freight, Demurrage and Defence (FD&D)

第4条(組合の承認及び裁量権)

- 1 組合員は、前条に定める紛争等に関し法律上の又はその他の手続を開始する場合、又は責任の容認若しくは和解を行う場合には、事前に組合の承認を得なければならない。
- 2 組合は、個々の案件に対する援助供与開始の決定、その方策及びすでに組合の承認を得て取り上げられている事件の中止又は和解に関して絶対的裁量権を有する。
- 3 組合は、次に掲げる紛争等については援助供与を拒否することができる。
 - (1) 勝訴の見込みが低いと合理的に判断されるもの
 - (2) 相手方から回収できる見込みが低いと合理的に判断されるもの
 - (3) 紛争等の処理に要する費用と係争金額とを比較して、当該組合員に対する援助供与を行うことが不相当であると組合が判断したもの

第5条(通知及び協力義務)

第3条に定める紛争等が発生した場合、組合員は当該事件に関し組合員が所持する関係書類、証拠物件その他の情報について速やかに組合に通知しなければならない。また、組合員は、組合の要請がある場合には、速やかにこれに応じて関係書類を組合に提出するとともに組合が行う調査、事情聴取等に協力しなければならない。

第6条(免責)

組合は、組合員が次のいずれかの行為を行った場合には、援助供与又はてん補を拒否し、又は取り消すことができる。この場合、組合員は、組合がすでに支払った保険金を返済しなければならない。ただし、組合はその裁量により返済の免除又は返済額の減額を行うことができる。

- (1) 第4条第1項又は前条に定める組合員の義務に違反した場合。
- (2) 故意に情報等を隠蔽し又は事実と異なる情報等を提供した場合。
- (3) 紛争の処理、解決に関し、組合の勧告及び指示に従わなかった場合。

第7条(弁護士等の任免)

組合員から援助供与の要請があった場合には、組合は、当該要請を承認する決定の前後を問わずいつでも、適当と判断する弁護士等を任命することができる。また、任命した弁護士等をいつでも解任し、他の弁護士等を任命することができる。

Rule 4 Consent & Discretion

- 1 A Member must obtain prior consent of the Association in order to commence or defend any legal or other proceedings and to abandon, settle, compromise, pay or admit liability for any claim, dispute or matter specified in Rule 3.
- 2 The Association shall have an absolute discretion as to what cases may be supported, as to the conduct thereof and as to the discontinuance or settlement of the cases which have already been taken up with the Association's support.
- 3 The Association may refuse to support a claim or dispute which, in the view of the Association:-
 - (1) does not enjoy a reasonable prospect of success
 - (2) does not enjoy a reasonable prospect of recovery from the other party
 - (3) may result in a disproportionate level of costs having regard to the amount in dispute

Rule 5 Notices

A Member must at all times promptly notify the Association of any information, documents or reports in his possession or knowledge relevant to any claim, dispute or matter specified in Rule 3. A Member shall further, whenever so requested by the Association, at all times give the Association free access to such information, documents or reports, including the right to conduct a survey, or to interview any officer, servant or agent of the Member.

Rule 6 Reduction of Claims

The Association shall have power in its discretion to reject or revoke the support of the Association or insurance payment, if:

- (1) the Member shall fail to comply with any of his obligation under Rule 4.1 and Rule 5;
- (2) the Member shall willfully withhold or shall knowingly conceal any relevant information, document or evidence or shall make any false statement;
- (3) the Member shall fail to comply with a recommendation or directive made at any time by the Association to the Member, in connection with the handling or settlement of the claims or potential claims;

A member contravening this rule shall be liable to repay to the Association any costs or expenses which the Association may have incurred in connection therewith. Provided always that the Association shall have power in its absolute discretion to determine that the Association should pay or reimburse a Member in whole or in part in respect of any costs for which the Association would not be liable under this Rule.

Rule 7 Appointment of Expert

Whenever a claim has been or may be made by a Member for the support of the Association in any matter, the Association may at any time (whether before or after the Association may have decided to support the Member therein) appoint and employ on behalf of a Member, upon such terms as the Association may think fit, lawyers, surveyors or other persons with a view to investigating, advising upon or otherwise dealing with such matter and may also at any time discontinue such employment.

第8条(免責金額)

組合は、この特約による保険金の支払いに際しては、保険契約規定第34条(免責金額)の規定にかかわらず、保険契約承諾証記載の免責歩合による金額又は事前に組合員と合意した金額を控除する。

第9条(てん補金額)

組合は、この特約の下でてん補する費用の額を決定する絶対的裁量権を有する。

第10条(てん補限度額)

この特約により組合がてん補する金額は、1件のクレーム、紛争又は手続につき15億円を限度とする。組合は、当該クレーム、紛争又は手続が1件であるか否かを判断する絶対的裁量権を有する。

第11条(保険料)

組合員は、保険契約規定第6条第3項の規定にかかわらず、本特約の保険料を保険契約規定第6条第1項(1)(2)及び(4)の規定により支払うものとする。

第12条(保険契約規定との関係)

この特約に規定のない事項については、保険契約規定の規定を適用する。ただし、第12条(休航による保険料の払戻し)の規定は適用しない。

(2010年2月20日現在)

Rule 8 Deductibles

Notwithstanding the provision of the Rule 34 of the Rules of the Association, the amount to be paid by the Association under this Special Cover shall be subject to the deductibles as stated in the relevant certificate of entry.

Rule 9 Covered Amount

The Association may in its absolute discretion determine the amount of costs to be indemnified to the members under this Special Cover.

Rule 10 Amount Insured

The amount payable by the Association under this Special Cover in respect of any one claim, dispute or proceedings shall be limited to Yen 1.5 billion. The Association shall determine in its absolute discretion whether or not a series of claims, disputes or proceedings shall be considered to be a single claim, dispute or proceeding.

Rule 11 Calls and Premiums

Notwithstanding the provision of the Rule 6.3 of the Rules of the Association, the Member shall pay calls for this Special Cover in accordance with Rule 6.1(1), (2) and (4) of the Rules of the Association.

Rule 12 Others

Any matters which are not provided for within this Special Cover shall be subject to the Rules of the Association with the exclusion of Rule 12.

(As at 20 February, 2010)



JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保険組合

ホームページ <http://www.piclub.or.jp>

東京本部 〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号
Principal Office(Tokyo) 2-15-14, Nihonbashi-Ningyocho, Chuoh-ku,
Tokyo 103-0013, Japan
Tel:03-3662-7211 Fax:03-3662-7225
(契約部 Tokyo Underwriting Dept.)
Tel:03-3662-7213 Fax:03-3662-7225
(契約総括部 Underwriting Administration Dept.)
Tel:03-3662-7219~22&26 Fax:03-3662-7400/7107
(損害調査部 Claims Dept.)

神戸支部 〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通5番地 商船三井ビル6階
Kobe Branch Tel:078-321-6886 Fax:078-332-6519
6th Floor Shosen-Mitsui Bldg., 5 Kaigandori, Chuoh-ku,
Kobe, Hyogo 650-0024, Japan

福岡支部 〒812-0027 福岡県福岡市博多区下川端町1番1号 明治通りビジネスセンター6階
Fukuoka Branch Tel:092-272-1215 Fax:092-281-3317
6th Floor Meiji-Dori Business Center, 1-1, Shimokawabata-machi,
Hakata-ku, Fukuoka 812-0027, Japan

今治支部 〒794-0028 愛媛県今治市北宝来町2丁目2番地1
Imabari Branch Tel:0898-33-1117 Fax:0898-33-1251
2-2-1, Kitahorai-cho, Imabari, Ehime 794-0028, Japan

JPI英国サービス株式会社
Japan P&I Club(UK) Services Ltd 38 Lombard Street, London EC3V 9BS, U.K.
Tel:44-20-7929-3633 Fax:44-20-7929-7557