



JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保險組合



FD&D COVER

Freight, Demurrage and Defence Cover

FD&D特約：海運ビジネスにおけるリスク管理の重要性

海運ビジネスは、さまざまな法的紛争に巻き込まれる可能性を秘めています。運賃、滞船料、契約の解釈などをめぐり、その他の問題に関して意見の不一致が生じることは珍しくありません。このような事態に備え、P&I 保険に加えて「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 特約)で組合員の皆さまをサポートします。

FD&D特約とは？

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 特約は、船主や用船者への海事紛争の解決に特化した専門的なサービスを提供します。具体的には当組合の裁量、保険契約規程のもと、弁護士や専門家による法的アドバイス、法廷や仲裁手続きにおける費用負担、事案の進捗状況の把握と適切な対応策の提案などが含まれます。

FD&D特約で得られるメリット

FD&D 特約を付保することで、組合員の利益を次のような点から守ることができます。

- 予想外の高額な費用負担を抑制し、財務的な安定を確保することができます。
- 紛争の長期化による事業活動への悪影響を最小限に抑え、事業の継続性を維持することができます。
- 専門家の支援を受けることで、紛争を冷静かつ効率的に解決することができます。
- 費用発生を伴わないケースでも、組合員にとって有利な解決を図るためのアドバイスを受けることができます。

どのような場合にてん補されるのか？

運賃や滞船料に関するクレーム請求を受けた場合の防護や、組合員が契約上の権利を行使してクレームを提起する場合だけでなく、海運ビジネスで発生するさまざまな法的紛争に関する費用も組合の裁量により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について対応します。

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・管理に関わる者からのクレーム
10. 貨物の積込み、髷取り、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. 船舶、貨物又は運賃の保険契約上の債権債務に関するクレーム
14. 加入船に関して税務、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

FD&D特約ご加入について

1. FD&D 特約は、原則として Owners' P&I または Charterers' P&I 保険とセットでのご契約となります。
2. 契約は、加入船舶単位の年間契約 (2 月 20 日～翌年 2 月 20 日) で、途中契約の場合、保険開始時から直後の 2 月 20 日まで) です。
3. 保険料は Mutual 方式の「米ドル建て」です。
4. 本特約のご加入を希望される場合は、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ください。

免責金額について

クレーム 1 件あたり、原則として USD1,000 を超える部分の 3 分の 1 をご負担いただきます。

例) 弁護士費用として USD10,000 が発生した場合、USD3,000 が組合員のご負担となります。
(USD10,000 - USD1,000) × 1/3 = USD3,000

ご注意

1. 本特約に定められたてん補事由により、本特約の付保期間中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をてん補いたします。ただし、Owners' または Charterers' P&I の保険てん補対象となるクレームは FD&D 保険のてん補対象にはなりません。
2. 本特約は、個々の事案において組合員が被る損害や損失そのものをてん補するものではありません。
3. 援助供与の開始、供与する援助の内容、援助供与を行っている事案の中止や和解などについて、当組合に絶対的な裁量権が与えられています。
4. 本特約のてん補限度額は、クレーム 1 件あたり USD10,000,000 (ただし、加入船舶の建造、購入、売却、抵当権、修繕、または改造工事に関するクレームについては USD2,000,000) と定められています。
5. 共同契約者間のクレームやその他の保険の対象となるクレームは、てん補対象から除外されます。

よくあるFD&Dの事例

■ 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見解や判例・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。

■ 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いわゆる保証渡しには、大きな危険が伴います。運送人が保証渡しを行った後に、正当な船荷証券の所持人が現れ、貨物の引渡しを要求するといった事案が後を絶ちません。このような場合、運送人は保証渡しを行った相手から貨物を回収し、船荷証券の所持人に引き渡すか、あるいは、保証状の発行者に船荷証券の所持人への補償を求める必要が生じます。

しかしながら、貨物の回収ができず、保証状発行者も補償に応じない場合、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うえで、保証状発行者からその賠償金を回収する必要が生じます。荷受人や用船者自身からの回収は困難な場合が多いため、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。やむを得ず保証渡しを行わ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付の保証状を取得しておくことが推奨されます。

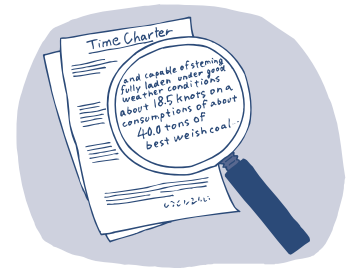


■ 速力不足に対する求償

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ものと判断されています。

速力不足に対する求償を決定するにあたっては、以下の2点が考慮されます。

- ① もっぱら良好な天候状態における船舶の速力が、用船契約上の担保速力に達しているか
- ② 海流および上記①と同様の天候条件を考慮した全航海の平均速力が用船契約表示に照らして妥当であったか



仲裁での多数意見は、通常、両基準ともに適用されるべきという見解です。

■ 安全港に関する争い

用船契約では、通常、用船者は安全港への配船を義務付けられています。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などの争いが生じる場合があります。安全港に該当するか否かの争いでは、次のようなあらゆる状況を勘案して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を慎重に検討することになります。

■ 用船料の不払い

用船料は原則として前払いですが、支払期日までに支払いがなされ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、船主は用船契約の引揚条項に基づき、本船を用船から引き揚げ、用船契約を終了させることができます。また、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きます。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。

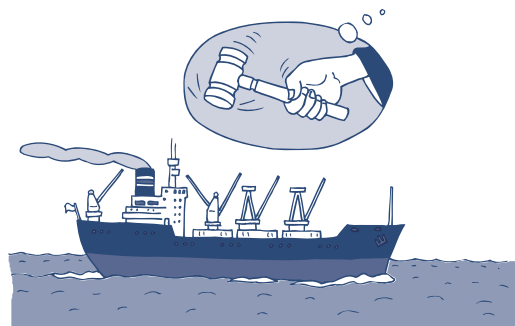
■ 粗悪油

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発生等もあります。補油の際は、後日のトラブルに備え、燃料油のサンプルを採取しておくことが重要です。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。ご参考までに、用船者が燃料を購入した場合、燃料油の売買契約は用船者と燃料油共有者間で締結されるため、船主が燃料油供給者に対して訴訟を起こすことは困難な場合があります。契約上の訴訟は不可能である可能性が高く、不法行為による訴訟は非常に困難である可能性があります。

■ 海事先取特権

先取特権とは、法律で定められた特定の債権が、債務者の財産からほか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です。英米では、海事先取特権は、対象物に対する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となりますので、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、日本はいずれも未批准です。





本部（東京）：03-6687-0505（代表）

- ・本部契約チーム：ocean-sect@piclub.or.jp
- ・本部事故関連窓口：claims@piclub.or.jp

神戸支部：078-321-6886（代表） kobe@piclub.or.jp

福岡支部：092-260-8945（代表） fukuoka@piclub.or.jp

今治支部：0898-33-1117（代表） imabari@piclub.or.jp

シンガポール支部：+65-6224-6451 singapore@piclub.or.jp

ロンドン駐在員事務所：+44-20-7929-4844 llo@japia.co.uk

JPI 英国サービス株式会社：+44-20-7929-3633 ukservices@jpclub.com

コーポレートサイト：www.piclub.or.jp

本部・支部所在地／お問い合わせ
www.piclub.or.jp/about/offices

