



## BRITANNIA FD&D

### 運賃、滞船料等に関する 紛争処理費用保険(FD&D)

#### てん補対象

運賃、滞船料等に関する紛争処理費用保険(FD&D)とは、クラス3 (P&I) をはじめとする保険ではてん補対象外となっている、クレームや論争など海運事業上の問題を解決するための法務費用や関連費用をカバーするものです。P&I保険とはクラスを別にしており(クラス6)、個別のルールブックで独自のルールが定められています。

このカバーはFD&Dと呼ばれていますが、運賃や滞船料に関するクレームに限定されるものではなく、逆にメンバーに対して提起されたクレームの防御についてもてん補対象となります(以下のてん補対象を参照)。FD&Dはメンバーがクレームの求償や防御にかかった費用についてもカバーします。

FD&Dの論争はしばしば船舶の収益やキャッシュフローに関係しているため、FD&D保険は、日々の企業活動におけるリスク対応を支える重要な保険として、多くのメンバーから支持されています。

ブリタニヤが7,500米ドルまでをてん補するFD&Dのクレーム・論争は下記の通りです:

- 未払い運賃、傭船料、滞船料
- 傭船契約の解除
- 加入船の滞船、遅延、不稼働
- 加入船の損失または損傷
- 共同海損分担金または費用の回収
- 傭船契約、船荷証券、海上運送契約(COA)などの運送契約義務違反
- 加入船に供給される燃料、器具または艙装品に関するクレーム
- 加入船の怠慢な修繕または改造
- 保険契約上の債権債務に関するクレーム
- 救助、曳航または水先案内に関するクレーム
- 加入船の建造、購入、または抵当に関する論争
- 港湾当局、船舶代理店、税関当局、ターミナル所有者との論争
- 官憲当局の審査、検視、その他の調査におけるメンバーの代理



FD&D

FREIGHT DEMURRAGE AND DEFENCE

## 免責金額およびてん補限度額

案件ごとに発生した全費用のうち7,500米ドルまでをクラブがてん補します。

それを超える分(クレーム1件あたり15万米ドルまで)については、メンバーが3分の1を負担します。てん補限度額はクレーム1件あたり1,000万米ドルですが、加入船の建造、怠慢な修繕、改造、売買、または抵当に関して契約上生じたクレームについては、200万米ドルとなっています。ただ実際のところ、論争の大半は7,500米ドル以内で解決されるため、メンバーへの実費負担は不要となります。

## クレームハンドリング

クラブは、FD&D案件を扱う経験豊富なクレーム担当チームを擁しており、チームの全員が弁護士資格を保有しています。

FD&D保険のサービスの要と言えるのが、事前の助言やサポートです。外部の弁護士を巻き込むところまで事態がエスカレートする前に論争を解決することが狙いです。外部からの法的な助言が必要になった場合は、クラブがしかるべき弁護士に依頼し、その助言内容や費用に注意深く目を配ります。また、FD&Dチームは、契約交渉のどの段階においてもメンバーをサポートし、FD&Dに関する質問全般にもお答えします。

## ケーススタディ

法務費用をカバーするFD&D保険の利点は、これまで度々証明されてきました。2008年から2009年の金融危機や、2014年から2015年のOW Bunkerグループ破産の後処理、ウクライナ・ロシア紛争、ナイジェリア貨物税問題、そして最近では紅海での戦闘行為に起因する問題などがその良い例です。

この保険が船主、傭船者の両者にとっていかに有益かを示す代表的な例をケーススタディとしてご紹介します。

### ケーススタディ 1

- 海上で液体貨物の移動により本船の外板が損傷し船体も大きく傾いたため、本船は避難港に向けて離路が必要になった。
- その結果、貨物の安全性に関して、また、避難港への離路に伴って発生した費用を誰が負うのかについて、船主メンバーと傭船者との間で論争が発生した。
- 貨物は陸揚げが必要だったため、その費用は船主のP&I保険でカバーしたが、仕向地への到着が遅れてしまった。また、船主は、傭船者から得るはずだった傭船料の損失など、保険でカバーされない損害の補償も求めた。
- この論争は、船主の代理でマネジャーが任命した弁護士と専門家の助力もあって最終的にロンドン仲裁により解決され、その費用はFD&D保険でカバーされた。

### ケーススタディ 2

- 傭船者メンバーが仲介業者に燃料油を発注し、これを受けて仲介業者は本船へのバンカー供給契約をサプライヤーと締結した。
- バンカーが供給された後、支払いを済ませる前にこの仲介業者が破産宣言を受けた。
- バンカーサプライヤーは、供給した燃料油の金額分について先取特権を主張し、本船をニューヨークでアレストした。一方、仲介業者の清算人も、船主が発注した燃料油の支払いを受ける権利があると主張した。したがって、傭船者メンバーは2つの競合するクレームを受けることになった。
- バンカーサプライヤーと仲介業者の清算人のいずれへ支払いをすべきか判断してもらうため、ニューヨークの裁判所に競合権利者確定手続きを申請。傭船契約に基づく船主との論争にかかる費用はFD&D保険でカバーされた。



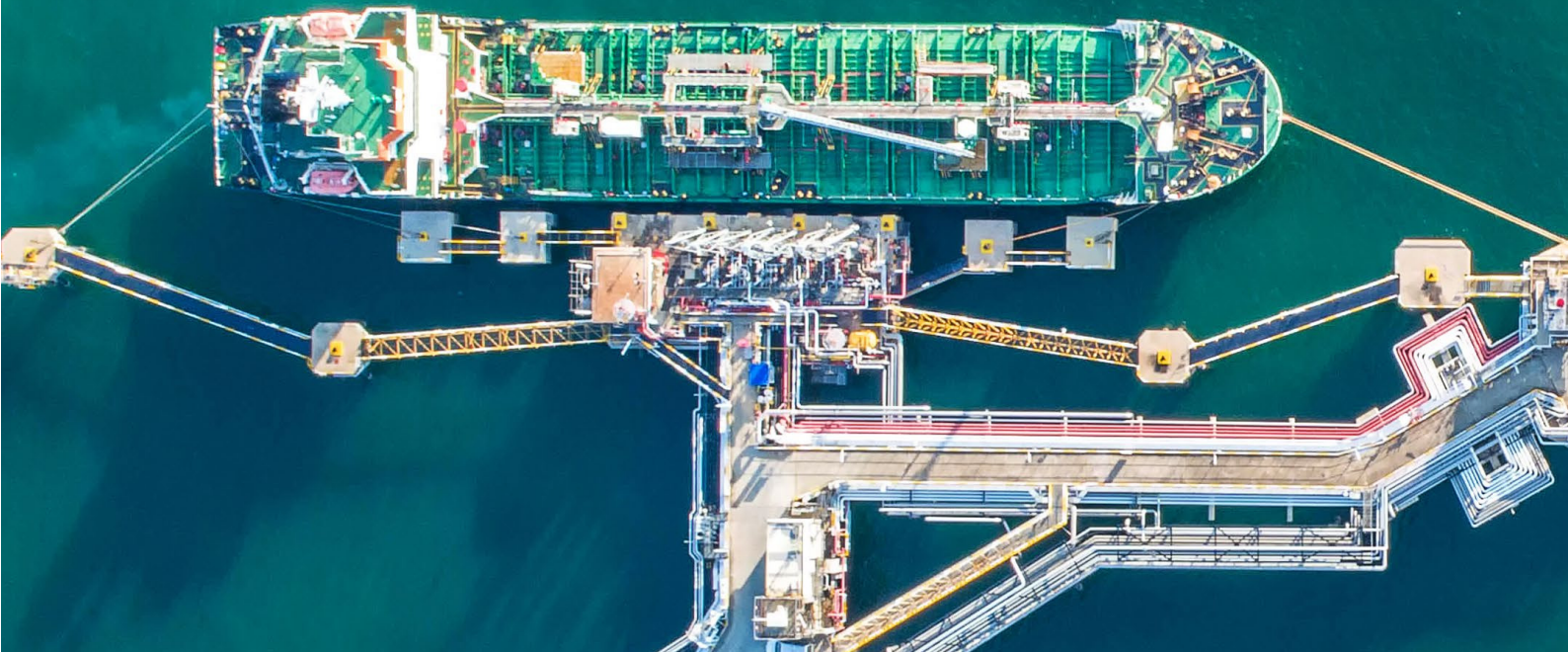
### ケーススタディ 3

- あるメンバーがシリーズ船の建造を発注した。ところが、造船所と作業の質をめぐってとの間で論争が生じ、船舶の引き渡しが遅れるおそれが出てきた。
- この船舶は、関連する契約が締結された日付から当クラブのFD&D保険の加入船となっていた。そこでクラブは、メンバーのために弁護士を起用し、準造船契約におけるメンバーの立場に基づいた助言をしてもらうことができた。
- メンバーは、仮に正当な理由で契約を終了せざるを得なくなった場合、既に支払った分割前払金を造船所が返還できないとしても、造船所の取引銀行が提供する返金保証に基づいて造船所に代わって前払金を返金するとの助言を聞いて、安堵した。
- この助言を受けて、マネジャーは現地の弁護士に指示を出し、造船所との協議を開始することができた。この協議は最終的に実を結び、船舶は所定の規準を満たした状態で、交渉によるわずかな遅れで引き渡された。
- FD&D保険はまた、新造船の傭船予定者とメンバーとの間で生じた、引き渡しのわずかな遅れをめぐる論争についてもてん補する。

### ケーススタディ 4

- 定期傭船者であるメンバーがある港への寄港を指示したが、その港に入る航路の水深が本船の喫水に必要な水深より浅いことが判明。結果、本船は一時的に座礁し、船底に損傷を受けた。
- 船主は、この港が非安全港だと主張し、船体の修繕費用を傭船者のメンバーに求償した。
- この修繕費は、メンバーが付保していた船体損傷に関する定期傭船者責任保険の免責金額内であったため、その保険でカバーすることはできなかった。
- 一方、クラブのFD&D保険の下で手配された弁護士は仲裁審問において、入港時の水深が本船にとって安全に入港できる深さだったことを船主自ら確認するべきだったとして、事故当時、当該港が非安全港ではなかったと主張することに成功した。





## ケーススタディ 5

- 傭船者であるメンバーが、1年間の定期傭船を終えて、加入船を船主に返船した。そして傭船期間中の速度が傭船契約において船主から保証された速度を下回ったとして、最終の傭船料計算書 (Hire Statement) で様々な控除を行った。
- 船主は、速度が低下した原因は、傭船者が熱帯域の港に本船を配船し、その港でかなりの期間錨泊を余儀なくされたことで海洋生物が付着した点にあるとして、この控除に異議を申し立てた。また、海洋生物を除去するための船体清掃費用も求償した。
- 傭船者はこのクレームに対してFD&D保険のてん補を受けた。そして、傭船者、船主の両者は、紛争によって今後の取引関係が脅かされないとして調停を行うことにし、その審理において和解が成立した。傭船者が控除した一部の費用を船主が認める代わりに、海洋生物の除去費用については傭船者が一部負担することで同意した。

## その他の事例概要

- 入港した船舶に横付けしたトラックにゴミを出していた際、トラックから火が出ているのが確認された。ステベドアは荷役を中断し、傭船者は損失時間をオフハイヤーとした。クラブはFD&D保険のもと、サーベヤーを手配して調べてもらった結果、出火元はゴミ収集トラックであり、本船側には何ら過失がないため、オフハイヤーとするのは不当であるとの判断が下された。
- マゼラン海峡の通峡時に水先人を要求する加入船船長を支援するべく、船主メンバーはFD&D保険のもとで専門家であるマスターマリナーから助言を得た。水先人の手配に反対していた傭船者もその専門家の意見に納得し、水先人費用を負担した。
- 加入船の船員1名が上陸中に暴行を受けて重傷を負い、それに伴う警察と司法当局の捜査によって本船が遅延。船主メンバーは、傭船者からのオフハイヤークレームに対抗すべく、法的支援を受けた。

## 追加保険

FD&D保険のてん補対象外となる責任をカバーする追加保険は、メンバーに代わって商業市場のアンダーライターから手配することが可能です。

## 問い合わせ先

[britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com) までご連絡ください。