

NORTH 

用船者と トレーダーのリスク

定期用船、航海用船、スペースチャーター、そしてスロットチャーターを通じて用船者は著しいリスクと責任に直面します。それらは契約上の責任のみならず、法律上の責任である場合があります。多くの状況において、これらの損失は著しいものであり、日々のオペレーションへの脅威ともなり兼ねません。テーラーメイドで順応性のあるNorthの責任保険を通じて、拡大するリスクや責任から自分たちを守る用船者とトレーダーは増加しています。

用船者とトレーダーのリスク

用船者はしばしば貨物の積荷役・揚荷役に責任を負い、結果として貨物に関する著しい責任に直面します。また、貨物クレームは (a) 貨物タンク清掃・ホールドクリーニングに関する船主への誤った指示や不十分な指示、(b) 積込前の貨物の状態からも起こり得ます。用船者はしばしば、この両方の状況で重大な責任を負います。

用船者は環境汚染責任にも晒される上、港湾労働者による損傷、非安全港への配船指示、オフスペックバンカーの使用によるエンジンへの損害を含む船体損傷(DTH)のクレームについても責任を負う場合があります。用船者はまた、共同海損または海難救助の分担金について責任を負う場合があります、特定の状況においては人身傷害のクレームに対しても責任を負います。

トレーダーは用船者の責任に加えて貨物の所有者であることから、類似の、そして他のリスクにも直面します。ここでもリスクは広範に亘り、重大な責任が生じ得ます。

Northが提供する責任保険は、用船者が、必要なレベルの補償とサポートで適切に保護されることを確実にします。

多くの用船者は、単にチャーターチェーンが“back to back”であることにより、これらのリスクを避けられるものと考えます。一部の請求をチャーターチェーンの上下で繋ぐことが可能な場合もあるでしょう。しかしながら、そうすることで用船者に求償不可能な費用が生じることもあります。定期用船で船を借り、航海用船で貸し出した場合には、リスクが増える場合があります。用船者はいかなるチャーターチェーンにおいても、特に船主・再用船者に対する自分たちの立場と役割を考慮する必要があることに気付くべきです。どちらに対しても責任を回避または最小限に留めるには、有用なチームに連絡することが極めて重要です。

弊クラブが擁する用船者責任保険のチームには、船主、用船者、トレーダーの皆さまと何十年にも亘って協力してきたことからの経験・強みも生かし、今後起こり得る潜在的な問題にも対処可能です。



用船者とトレーダー のための責任保険と DTH保険

用船者、NNOCC、そしてトレーダーへの責任保険は8つの主要分野で構成されます。

貨物

貨物の積荷役と積込について用船者が責任を負うことは一般的です。もし不適切な積込のために貨物の滅失や損傷が起きた場合、用船者が責任を負うことがあります。加えて、最も頻繁に利用されるドライ・カーゴ用船契約書式(NYPE)にしばしば契約上取り込まれているインタークラブ・アグリーメントでは、責任を用船者に割り当てることができます。

船主に誤ったホールド清掃の指示がなされ、ホールド清掃が不十分なことによって、貨物クレームが提起されることがあります。また、本船積込前の貨物の状態によって貨物クレームが提起されることもあり得ます。用船者はしばしば両方の状況に晒されます。

トレーダーは貨物の所有者として、上記に類似するものの、性質が異なる責任にも直面します。ここでもリスクは広範に亘り、責任は重大なものとなり得ます。

油濁・汚染

用船者は、用船者に責任のある事由（例えば、非安全港など）から生じた油濁・汚染が発生した場合には、船主への補償を求められることがあります。オーストラリアやアメリカの幾つかの沿岸州も含め、流出した油（種類の如何を問わず）の所有者に加えて、その油が流出した船の用船者に対して直接賠償請求することを認めている国は増加しています。

人身損害

用船者は貨物の積込、保管および荷揚げについて、法的にまたは経済的に責任を負うことがあります。結果として、状況によっては、それが港湾労働者、本船の船員または他の作業員等であったかを問わず、貨物の取扱いに従事したいかなる人の死亡または負傷に対しても責任を負うことがあります。

また、不適切な積み付けが人身傷害・死亡事故発生の原因となった場合には、それが用船者に対する賠償請求の根拠となり得る場合があります。

罰金

貨物の荷不足または滅失、貨物に関する法律違反、海洋汚染事故を含め、多くの異なる関係当局より罰金が科せられることがあります。こうした罰金は用船者に直接科される場合があります。あるいは、船主または再用船者からの賠償請求の一部となる場合もあります。

用船者とトレーダー のための責任保険と DTH保険

共同海損と海難救助

用船者は、本船に積載している燃料油と、危険に曝された積荷の価値に基づいて、共同海損（GA）と海難救助のクレームに比例した分担金を求められる場合があります。大型船では、燃料油の価値はかなりの額になり得ます。同様に、貨物を所有するトレーダーは共同海損と海難救助による重大な責任に直面する場合があります。貨物の価値次第では、貨物所有者に対する分担金が、船主が負担する分担金の額を上回ることもあります。

船骸撤去

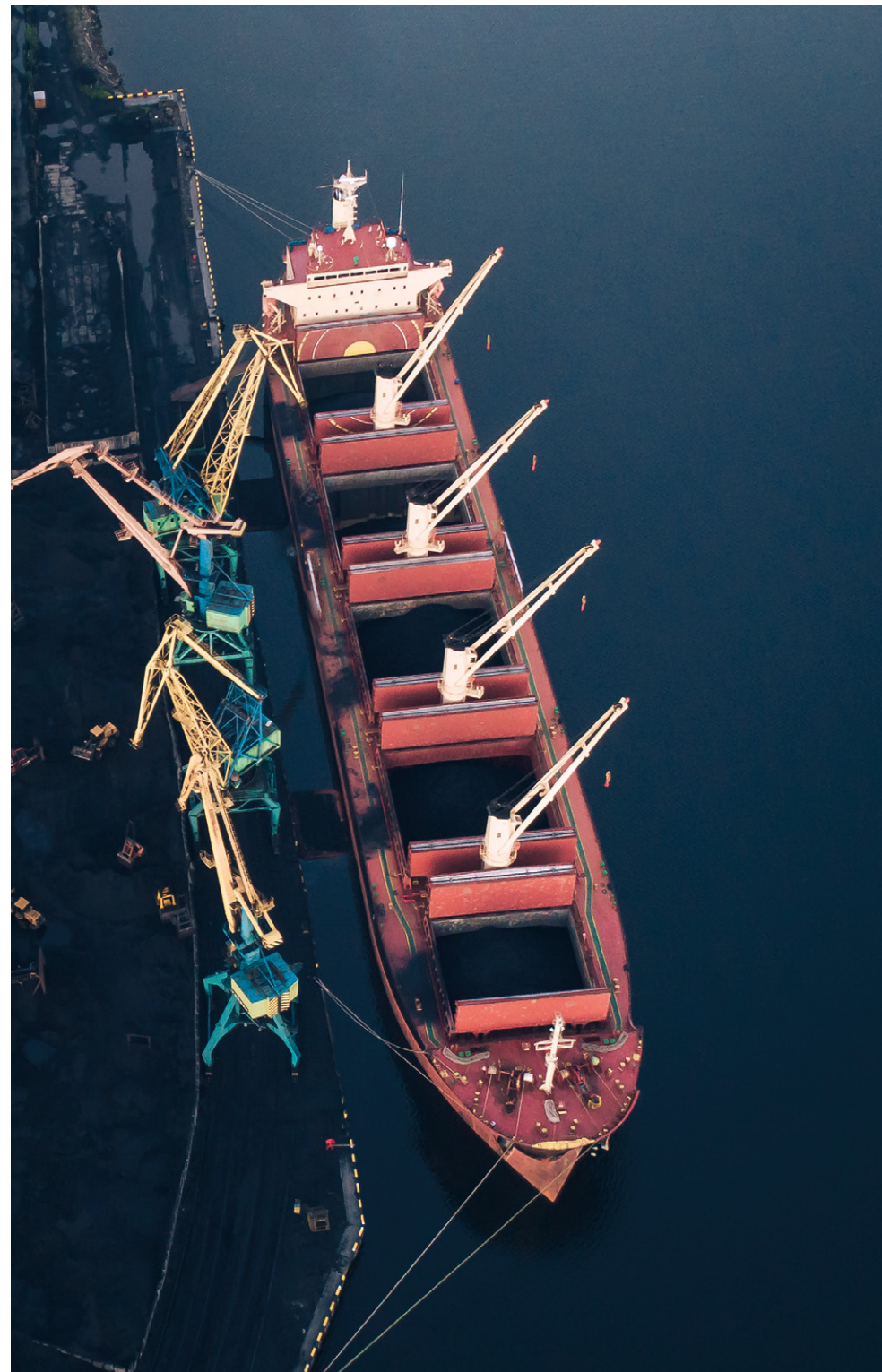
用船者による非安全港・バースへの配船指示は、用船契約上の義務違反となり、本船の船骸撤去費用に関して責任を負うことがあります。

港湾施設損傷

もし船が、バースまたはブイ等の港湾施設を破損した場合、一般的には船主が修繕義務を負います。しかしながら、もし破損事故が用船契約の安全港指定義務の違反によって生じたものである場合には、船主は用船者に対して修繕費用を求償できる場合があります。

費用

どのような事故またはクレームについても、調査に高額な費用が生じ得ます。用船者とトレーダーのための責任保険では、これらの調査費用に加え、クレームの防御や求償に要する費用を、保険契約規定及び免責額の定めに従って補うことができます。



付加的な保険カバー

船体への損傷

本船が物理的に損傷した場合、それが船主に関連するいかなる理由で生じたとしても、一般的には船体保険者が費用をカバーします。しかし、貨物そのものや、非安全港・バースへの配船によって本船損傷が発生した場合には、用船者は船主から損害賠償請求を受ける可能性があります。船体損傷（DTH）保険は、用船者とトレーダー向けに以下の項目をカバー対象としています：

- 非安全港に関するクレーム（船価同等となる可能性あり）
- 港湾労働者が起こした船体損傷
- 危険貨物によって生じた船体損傷
- 不十分な貨物積付によって生じた船体損傷
- 用船者の燃料油によって生じたエンジン主機・補機への損傷
- 上記のあらゆる損傷による修理のために失われた時間
- 上記対応において発生する防御費用

粗悪油または汚染された燃料油は、エンジン主機・補機、発電機を損傷させる可能性があります。燃料油の品質は、本船に燃料油を供給する契約上の義務を負っている定期用船者にとって付加的なリスクといえます。規格に不適合な燃料油によって、本船機関または部品の修理・交換から生じた費用や、不適合な燃料油を除去する費用に関して、保険カバーを提供することが可能です。

用船者の燃料油

用船者所有の燃料油を本船に積載するにあたり、燃料油の積込の際に窃盗、火事、爆発あるいは衝突などの事故が起きた場合に、燃料油の滅失や損害が生じるリスクがあります。燃料油の価値は、特に大型タンカーやばら積み貨物船ではかなりの額になり得ます。用船者所有の燃料油保険は、用船中の船舶上に燃料油が積載されている間の燃料油の滅失または損害に関する任意保険です。

トレーダーの貨物責任保険

たとえ短期間であっても、用船者またはトレーダーが、船に積まれた貨物の法的な所有者となる場合があります。おそらく、トレーダーは独自に貨物保険を手配しますが、これは貨物自体の滅失または損害に対応するのみで、貨物自体によって引き起こされた責任または損害には対応しません。例えば、本船側に明らかな過失がない状況で、貨物が第三者の所有物を汚染または破損した場合がこれに該当します。損害を被った当事者は、貨物の所有者に対して直接賠償請求を提起することがあります。Northの貨物責任保険（『貨物所有者の法的責任保険』および『貨物の法的責任保険』とも呼ばれています）は貨物の所有者が輸送中に直面する可能性のある責任をカバーします。カバーは通常、最大5,000万米ドルの限度まで利用できます。

付加的な保険カバー

運賃のリスク

本船の積地出港時または貨物引渡時のいずれかに、運賃の全額または一部が支払われるという条件の下で、船が途中で滅失した場合、または荷揚港に到着しなかった場合、運賃が支払われることはまずありません。「運賃のリスク保険」は、このリスクをカバーします。

契約上の拡張された責任

時に、商業上の理由から、用船者は標準的なカバー対象から外れるような契約を結びます。このような例には以下のものが含まれます：

- 厳格責任または過失に関係なく責任を課す契約
- 共同被保険者・権利放棄規定
- 陸上輸送など、海上輸送を越えた責任
- 加重された責任を伴う契約または賠償に関する規定
- 特殊作業

このような契約上の合意が予測される場合、保険者へ通知するべきであり、付加的なリスクを含めてカバーを拡張することは可能です。このような状況では、カバー手配のために追加保険料が発生する場合があります。

運賃、滞船料等に関する紛争処理費用保険 (FD&D)

しばしばFD&Dまたはディフェンス・カバーとも呼ばれるこの保険は、用船者とトレーダーの利益を保護するためのものです。保険カバーのない損失の求償や防御、また被保険者に対して向けられた不適切なクレームに対する防御も対象となります。一部の例外を除き、NorthのFD&D保険にてん補上限額はありますが、他クラブのディフェンス・カバーと同様に、NorthのFD&D保険のカバーはクラブの裁量によって決定されます。

Northではスロットチャーター、航海用船または定期用船に関する法的紛争へのカバーを提供していますが、これは売買契約または一般的なトレーダーの問題に関する紛争には適用されません。

Northの標準FD&D免責額は、各クレームにつき25%、最低10,000米ドルから最高150,000米ドル（または保険契約規定上の通貨における同等額）となります。詳細につきましては、NorthウェブサイトのFD&Dのセクションをご覧ください。