

Gard Insight

Nordic Plan(北欧通則)とITCH(協会船舶期間保険約款)の概要

こちらは、英文記事「[Brief overview of the Nordic Plan and Institute Time Clauses \(Hulls\) \(ITCH\)](#)」(2014年3月24日付)の和訳です。

2013年に導入された北欧保険通則(Nordic Plan)と1983年協会船舶期間保険約款(Institute Time Clauses Hulls [ITCH])に含まれる規定の比較概要

はじめに

機関の枠組みと構造

1. 付保危険

全危険、特定危険および追加危険担保約款、戦争危険

2. 損失の発生

一連の保険契約間での損失の配分

3. 衝突賠償責任

固定・浮遊式物体(FFO)については4分の4

船舶のみとの衝突については4分の3

4. 被保険者の義務

船舶の開示、船級その他の地位、雇用関係および運航

5. 航行区域

通常の契約上の条件付き/除外区域

6. 譲渡抵当権者の地位

共同被保険者としての地位

7. 推定全損

きっかけ

8. 損害 - 損失の除外

合理的な修繕費用の一部として担保されない損失

9. 損害 - 20%ルール

船舶保険者が支払うべき時間の節約に要する費用の補償

10. 損害 - 請負見積書を待つ間に失った時間

Nordic Planでは20%、ITCHでは保険者が要求した場合に30%

11. クレームに対する利息

通則はLIBOR + 2%を認める。

12. 共同海損、援助、損失防止費用

Nordic Plan上、船体の価額にかかわらず全額が担保され、免責金額は設けられていない。ITCHは、全額を担保するためにしばしば修正されているが、通常、免責金額は維持されている。

13. 第三者からの回収

Nordic Planでは、被保険者は、例えば免責金額により損失を被った範囲で参加する。

14. 契約管理 - 保険引受に係る事項

いずれの制度にも関連する規定はほとんどない。

15. 契約管理 - クレームプロセス

Nordic Planではより詳細に規制されている。

16. 法律および裁判管轄

Nordic Planの裁判管轄は、ノルウェーまたは北欧の査定幹事に従うことを標準としている。ITCHでは、英国法による。

17. Nordic Planによって同等または類似する方法で取り上げられている主題に係る標準約款



はじめに

2013年北欧海上保険通則(Nordic Marine Insurance Plan、以下「Nordic Plan」という)は、そのルーツを1867年の第一通則とする1996年ノルウェー海上保険通則(Norwegian Marine Insurance Plan)から発展したものです。

Nordic Planが特有なのは以下の理由によります。

- ノルウェーの4つの船主協会が代表する船主らと、北欧海上保険協会Ceforが代表する保険者らと間で2010年11月に締結された通則に係る合意書に定めるとおり、正式な制度的枠組みの後ろ盾があること。
- 改正常任委員会が3年ごとにNordic Planの見直しを行うこと。同委員会は、4つの船主協会からの代表者とCeforに加えて、北欧損害査定人を代表とする独立の専門家と、常任改定委員会の議長と事務局長としてスウェーデンのTrine-Lise Wilhelmsen教授とKaja de Vibe Malling教授が参加していること。
- Nordic Planの見直しプロセスが公開されていることから、透明性があり、誰もが参加者に対して意見や提案することができること。
- Nordic Planが包括的なものであること。船主が利用するP&I以外の標準的な保険すべてに対する規則が含まれている。
- 様々な商品において、共通条項により、相互に整合性が保たれている。

Nordic Planとその注釈は[こちら](#)でご覧いただけます。その他の情報や資料(通則に係る合意書の文言を含む)は、[こちら](#)のCeforウェブサイトに掲載されています。

この記事の目的は、Nordic Planと1983年協会船舶期間保険約款(Institute Time Clauses Hulls 1983 [ITCH])との間の重要な相違点を概説するものです。なお、同約款には英国法が適用され、英国の裁判管轄権下にあるため、英国の1906年海上保険法(Marine Insurance Act [MIA])が適用されます。船体保険の条件というものは、P&I以外の保険の中核をなすものです。なぜなら、その条件は、不稼動損失(LOH)保険、全損限定保険(通則における船費保険・運賃利益保険の条件)、戦争保険の条件に影響を及ぼすとともに、これらとの整合性が図られなければならないからです。

1. 付保危険

Nordic Plan: 以下に掲げるものを除くすべての危険を担保しています。

- 第2-9条による戦争保険が担保する危険(海賊行為を含む)。
- 放射能汚染、化学兵器、生物兵器、生化学兵器および電磁兵器免責約款(Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons exclusion Clause [RACE])等の標準的な除外事項。
- 船体に関連する損耗等。除外される損失については、第12-3条、第12-4条および第12-5条を参照。

船級協会によって承認された瑕疵ある部分に対する損害は、船体保険によって担保されます。そのため、LOH保険でも担保されます。これは、この瑕疵ある部分が被保険船舶の他の部分に対して派生的損害を生じさせない場合であってもです(第12-4条を参照)。

損失が、除外された危険によって生じたことを証明する立証責任は、保険者側にあります。

ITCH: 第6条および第7条に定める指定危険については、通常の除外事項であるRACEや損耗等が前提とされています(ITCH第23条ないし第26条、MIA第55条を参照)。

海賊行為は、海上危険として第6条に含まれますが、今日では、通常、戦争保険に移行されています。

人等の事故および過失を担保する追加危険担保約款は、通常、船体保険に含まれています。この約款では、ある程度、隠れた瑕疵を是正する費用の担保も定めていますが、第1.1.2条と第2条の相当に複雑な文言による制限が付されています。

追加危険担保約款に基づく担保は、詳細調査条件を前提としています。

損失が、付保危険によって生じたことを証明する立証責任は、被保険者側にあります。

Good practice: Nordic Plan上、損失が海上危険に起因するものか、戦争危険に起因するものかに関して疑義がある場合には、その損失の主因を探ることがルールです。しかし、その主因の影響が均一である場合、損失を各保険に均等に配分することができます。ITCHと英国法の下では、損失のすべてをいずれか一方の保険の対象としなければなりません。このことから、Nordic Plan上の海上危険の担保は、ITCH等の他の制度の戦争担保と組み合わせるべきではありません。

Nordic Plan第15章の戦争危険に対する標準的な保険には、船体危険、衝突/接触、船費保険・運賃利益、用船料収入途絶、P&Iの担保も含まれています(第15-2条を参照)。当然、担保に効力を持たせるには、各利益に対する付保金額を明記することが必要です(第15-3条を参照)。また、戦争危険を利益のパッケージ(通常P&Iを含む)とし、その船舶部分の保険価額と同額を上限として引き受けを行うのは、他の制度においても共通です。

2. 損失の発生

Nordic Plan: Nordic Plan第2-11条とその注釈には、一連の期間保険のうちのどれを支払うべきかが取り上げられています。これに関する立証責任は、第2-12条の注釈で論じられています。第2-11条第1項には主原則として「危険の発生」を規定していますが、第2-11条第2項ないし第3項では、損失が未知の欠陥または損傷から生じた場合に適用される「損害の開始」原則が規定されています。第2-12条(立証責任)の注釈によると、損害が開始した時点を確認することが困難な場合には、直近の保険契約年度と推定することが明示されています。Nordic Plan上、すべての損失は、特定の時期に生じるものであるとされており、例外的な状況を除き、1保険期間を超えて配分されることはありません。

ITCH: ITCHやMIAではこれについての定めはありません。ほとんどのケースにおいて、判例の適用と慣行の調整の結果として、Nordic Plan上と同じ結果が得られるでしょう。未知の瑕疵や損害により1保険期間を超える期間にわたって損害が生じた場合に、結果に大きな相違が生じる可能性があります。そうした場合、英国の慣行では該当する保険全部に配分される傾向にありますが、Nordic Planでは、通常、すべての損失が1つの保険に配分されます。

Good practice: 上記で最後に述べた部分を理由として、他の条件からNordic Planの条件に変更する場合には、Ceforの条件変更約款を盛り込むことがGood practiceです。

3. 衝突賠償責任

Nordic Plan: 第13章では、別個の金額が付保されていることを前提として、船との衝突(RDC)も、固定・浮遊式物体(FFO)の接触に対する責任についても、4分の4の責任をその基準として定めています。

交差責任: 第4-14条では、双方過失衝突において一方の船舶または両方の船舶が各自の責任を制限することができる場合であっても、あらゆる事案に交差責任の原則が適用される旨を定めています。

2005年8月1日付のGard Insight「[Adjustment of claim for collision liability and division of recovery - single or cross liabilities?](#)」(衝突責任に対するクレームの調整と填補額の分割 - 単一責任または交差責任?)」(英文のみ)も参照してください。

ITCH: 第7条は、別個が金額が付保されていることを前提として、船舶についてのみ4分の3の衝突責任(つまり、RDCについて4分の3、FFOについてはゼロ)を定めています。

交差責任: 第8条では、双方過失衝突の場合には、いずれの船舶も各自の責任を制限できないときに限り、交差責任の原則が適用されます。しかし、単一責任による解決にあつては、担保されていない損失についての填補額を分離することができず、したがって、被保険者に配分することができないため、被保険者にとっては不利です。第7条のルールは、一方または双方の船が自己の責任を制限できる場合には交差責任による解決を行うことはできないという見解に依拠していますが、Nordic Plan第4-14条が示すとおり、この見解は誤りです。

Good practice: 船体保険とP&I保険を4分の3と4分の1に分ける正当な理由を見出すことは困難です。RDCとFFOについて1保険者に4分の4を負わせることの方が論理的です。被保険者にとって最も重要な実務上の考慮事項は、価格と、適切な担保を提供する能力が保険者にあるか否かです。RDC/FFOについてその4分の4を船体保険で処理するというNordic Planの解決策は、主に次の点を考慮に入れたものです。まず、ほとんどの衝突・接触事故は、被保険船舶と他の船舶等の双方に損害を与えるものの、人身傷害や汚染等のP&Iが担保する損失が発生するのはより大規模な事故に限られます。船体保険の保険者は、どのような事故であっても関係者として立ち会わなければならないことから、船体保険の保険者が船に対するクレームにも対応することがより効率的です。

4. 被保険者の義務

航行区域に適用されるルールは、別途、下記の5.「航行区域」で取り上げます。請求手続きにおいては、被保険者も一定の義務を負いますが、実質的な問題は生じません。

Nordic Plan: 第3章では、危険の付保の前後における被保険者の開示義務、船舶の地位(所有権、旗国、船級)、保険期間中の船舶の雇用関係および運航を取り上げています。一般的に、Nordic Planのルールは、他の制度に基づいて適用されるルールよりも柔軟性があり、被保険者にとっては有利です。

開示: 被保険者に開示義務違反があつた場合でも、必ずしも担保されなくなるわけではありません。善意の違反である場合の保険者の唯一の救済は、14日の予告期間をもって通知することにより保険を解約することです。

危険の変更、船舶の地位および用船関係: Nordic PlanではWarranty Construction(保証の構築)の理論は採用されておらず、保険契約が自動終了するのは、船舶の船級の喪失または停止と所有権の変更の2つの場合に限られます。船級、旗国または管理者が変更になつた場合でも担保は継続しますが、保険者は、14日の予告期間をもって通知することにより、保険を解約することができます。担保を拒絶するという最大の制裁を適用するためには、保険者は、危険の変更が生じることが分かつていれば危険を承諾しなかつたであろうこと、あるいは危険を受け入れていた場合には、開示されなかつたことにより損失がもたらされたことを証明しなければなりません。

一般的な原則は、いずれの船舶も、同種の船舶において通常の活動や取引を行う可能性があるということであり、この原則は、第三者との契約上の条項にも適用されます。ある活動や契約が一般的なものではなく、そのことにより危険の変更がもたされたことを証明する責任を負うのは保険者です。こうした理由により、例えば、様々な活動が付保されることを定めたヘリコプター約款等のように、特別な条項を盛り込む必要はありません。

船舶の安全な運航: 船舶の安全な運航に関する被保険者の注意義務は、船級、公的機関の要求事項と、保険証券に記載されているか、保険契約によって保険者から課される特定の要求事項を遵守することです。堪航性という概念は、Nordic Planでは使用されなくなりました。

MIAおよびITCH:

開示: 重大な事実の不開示または不実表明があつた場合、保険者はいかなる場合も契約を無効にすることができます(MIA第18条)。

危険の変更: 船舶の地位および雇用関係:ITCHの第4条では、船級の喪失または停止または変更、所有権、旗国、管理者の変更、接收または裸用船の場合に保険契約が自動終了することを定めています。MIAに定める保証の構築の理論は、英国法に準拠するすべての保険契約に適用されます。保険契約に定める要件であって、保証である旨が示されているもの、または「～を保証する」という文言が使用されている場合には、MIA第33条の非常に厳格なルールが発動されます。こうした理由から、ITCHの第3条には、一定の保証の違反に関する担保継続条項が盛り込まれており、第1条には、認められる行為が明記されています。

船舶の安全な運航: 船舶の安全な運航に関する注意義務は、堪航性についてのMIA第39.5条の条件ならびにITCHの第6条および第7条の詳細調査に係る但書および追加危険約款に定められています。

Good practice: 英国の法律が適用されない保険契約や、英国の裁判管轄下でない保険契約ですら、MIA第33条に従って「保証」という用語が解釈され得る危険性があることから、そのような文言または「～を保証する」という語句は現代の海上保険証券では使用すべきではありません。自動終了は、保険者が担保の対象外となる行為があることを被保険者に対して明確にした場合と実質的に同じ結果を得るためのより優れた仕組みです。標準的な保険契約の場合には、自動終了が必要な事案はごくまれです。実際に問題となるのは、保険者が、損失の遠因にすぎない特定の危険を担保しながらないことです。この場合、原子力危険で実証されている、因果関係のルールが適切です。

5. 航行区域

すべての約款は、通常の航行区域と、担保が一切認められない区域や、追加の保険料や特別な条件を付される制約区域とを区別しています。そうした区域の定義と、その区域ごとの事務上の手続きは様々です。この記事で取り上げられていないものの、これと関連した手続きは、世界中に偏在する戦争危険の程度に応じて戦争保険の担保を調整する方法です。

Nordic Plan: Nordic Plan第3条ないし第15条は、通常の航行区域、条件付き航行区域、除外航行区域を区別しています。通常の航行区域は、Nordic Planの附属書に定めるとおり、条件付き区域と除外区域以外のすべての海域からなります。被保険者は、さらなる制約や通知要件を課されることなく、これらの海域では自由に取引を行うことができます。条件付き区域(この中には、季節的な条件が付される区域もありますが)での航行は、被保険者がその旨を通知し、追加の保険料や条件がある場合にはこれらに同意することを条件として担保されます。通知を行わなかった場合、その罰則として、条件付き区域での航行中に発生する損害に関する請求が4分の1、最大20万米ドル減額されます。

保険者との事前の合意なく船舶が除外区域に進入した場合、担保は停止されます。しかし、船舶が人命救助のために除外区域に進入した場合や船長や船員が意図せずに除外区域に進入してしまった場合は、担保はそのまま継続されます。

ITCH: ITCHは、条件付き区域と除外区域を区別していません。実際のところ、これらの事項については、1976年7月1日の協会航路定限(Institute Trading Warranties [ITW])等の別個のルーラー式を盛り込むことによって処理されています。まず、MIA第33条が適用され、その結果として航路定限違反に当たる場合には、保険者は、違反日以降の責任が免除されます。しかし、ITCH第3条は、航路定限の違反があった場合には、被保険者が「報告の受領後直ちに」保険引受人に通知することを条件として、被保険者は「担保の継続を受ける」と定めています。また、被保険者が担保を継続的に受けるためには、追加保険料を支払うか、改訂された条件を承諾しなければなりません。この条文は、被保険者は違反の発生時には違反していることを認識しておらず、したがって、事前に通知することができないということを前提としています。これにより、被保険者に与えられる保護の範囲が嚴重に制限されています。2つの制度間の事実上の相違点は、以下のとおりです。

- a. Nordic Planでは、船舶が被保険者の同意の上で条件付き航行区域に進入することの通知を怠った場合、その制裁として、損害賠償額(損害防止費用または全損ではない)に関して、25%、最大20万米ドルがさらに免責さ

れます。ITCHでは、被保険者は、報告の受領後直ちに通知した場合に限り、制裁が免れます。通知がなければ、担保は一切受けられません。

b. 両制度の通常の航行区域は非常によく似ていますが、Nordic Planの方が多少範囲が広がっています。

Good practice: 保険者は、通常の航行区域外の航行に関する追加保険料の支払義務が被保険者に発生しても、そのことが通知されないというリスクにさらされています。こうした場合のGood practiceは、被保険者とその保険アドバイザーが、保険者に対して通知が確実かつ適時に行われるようにするための手続きを定めることです。ITCH上、被保険者は、「報告の受領後直ちに」通知を行わない場合には、一切の担保を失うという悲惨なリスクにさらされています。このリスクを低減するため、時々、様々な変更が加えられています。保険者側として受け入れられない表現の1つは、「通知の有無を問わず担保が継続される」という表現です。この文言では、通知をするかしないかの裁量を被保険者に与えることになり、被保険者が追加保険料の支払いを免れようと意図的に通知をしない場合でも保険者が制裁を科すことができなくなります。「報告の受領後直ちに」通知するという要件を課した理由の1つは、船舶が通常の航行区域外を航行した場合に通知義務を課す規定がITCHにもMIAにもないことです。その一方、不注意による手続上の不備から、善意で行為した被保険者が一切の担保を失うという多大なリスクを負うことになるのは合理的ではないように思われます。Nordic Planの規定は、条件付き航行区域への進入の場合のこうした極端な制裁を回避するものです。ITCHが適用される保険契約では、例えば、合理的な範囲で可能な限り速やかに通知することを被保険者に求める条項を定めることで、バランスの取れたものにすることができます。

6. 譲渡抵当権者の地位

Nordic Plan: 譲渡抵当権者は、第7-1条により、自動的に共同被保険者となります。これにより、保険者が抵当権の存在に関する通知を受領すれば、譲渡抵当権者は、第7-2条ないし第7-4条によって提供される保護を当てにすることができます。通知については、正式な要件はありません。このことは、抵当権者の地位を保護するために通常使用される文書について不備があった場合のセーフティネットとなります。第7-2条は、保険契約の修正または解約があったときには保険者が譲渡抵当権者に14日の予告期間をもって通知することを要求しています。第7-3条第2項、第7-4条第1項は、全損の場合に譲渡抵当権者の地位を保護するものです。

ITCH: 対応する規定はありませんが、MIAの第50条と第51条は、海上保険契約の譲渡を取り上げており、英国法が適用される契約において譲渡抵当権者の地位を保護するどちらかといえば煩わしい手続きにおいて通常使用される仕組みとなっています。

7. 推定全損(Constructive Total Loss [CTL])

Nordic Plan: 第11-3条によると、損傷の修繕費用が修繕後の船舶の保険価額または市価のいずれか大きい方の80%を超える場合、船舶は推定全損となります。関連費用には救助費用は含まれません。また、実際の評価は、船舶が安全かつ検査可能な状態になった後に行われます。関連費用は、補修に必要なすべての費用です。これには、過去3年間に報告されたすべての損傷を補修する費用が含まれます。

被保険者は、委付通知を行うことは要求されていませんが、全損の申立てが正当化される状況であると判断すれば、全損を申し立てることができます。いずれにしても、被保険者は、船舶が救助された後、速やかにRequest for Condemnationを保険者に送付しなければなりません。保険者は、その費用負担において、船舶の救助を試みることができますが、救助は、保険者が事故の通知を最初に受領した時点から6か月以内に終えなければなりません。修繕費用または全損費用は、救助費用に追加して支払われます。もう1つの選択肢として、保険者は、保険金額を支払うことによって将来のすべての救助費用を免れることができます。

ITCH: 復旧と修繕の費用が保険価額を超える場合には、推定全損を申し立てることができます。MIA第60条およびITCH第19条を参照。

被保険者は、MIA第61条に従って委付通知を行うことが要求されます。保険者がかかる通知を承諾しない場合、通知が行われた日に訴訟の送達が行われたものとして被保険者を扱うことに保険者が同意するというのが一般的な対応です。これは、通知が行われた時点において通知対象となる事実が存在していたか否かの確認に、保険者が多くの時間を要することを意味します。

Good practice: 重大な事故では、救助作業の継続の可否を巡って専門家の意見が割れることが多々あります。船舶が安全な状態になった後は、評価の焦点はよりシンプルに費用と利益の分析に向けられるようになり、推定全損の申立てを正当化するための費用のしきい値が重要な争点となります。

船舶が危機の最中にある場合には、被保険者と保険者との間の密接な連絡を保つことがGood practiceです。Nordic Planの利点は、両当事者が、相手方当事者の立場を損なうことなく、状況評価に基づいて合理的な判断を行えることです。英国の制度でも、両当事者間で十分に連絡を取り合い、協力することができれば、同じ結果になります。

保険契約上、推定全損を申し立てる基準はシンプルです。制度を問わず、推定全損となるには、全損に関してすべての保険契約に基づいて支払われるべき合計金額の3分の2未満であってはなりません。

8. 損害 - 損失の除外

Nordic Plan: 第12-5条は、修繕費用のクレームで担保されない損失を特定しています。第12-5条a.ないしe.に掲げる事項については、ITCHと一般的な市場慣行にも同等の除外事項が見られますが、(ボイラー用の)汚染された潤滑油、冷却水、給水によって生じた損害は除外されません。この条項は、事実上、これらの事項に関する注意義務を課すもので、被保険者、船長および機関長は汚染に気付いた場合には措置を講じる義務を負うこととなります。

ITCH: Nordic Plan第12-5条f)に対応する規定はありません。

9. 損害 - 20%ルール

Nordic Plan: Nordic Planは、船舶は運賃収益獲得機器であり、また、無保険の船主は修繕の選択肢を検討するに際して船舶の現行の収益を考慮に入れるという認識に基づき、修繕のスピードアップを図るための各種の選択肢に伴うコストについて、船舶保険者の担保責任を評価することを目的として、理論上の1日当たりの収益の額を定めています。船舶の理論上の収益は、1年当たり、船舶の合意船体価額の20%として計算されるため、1日当たりの推定収益は船体価額の20%を365で除した額となります。船舶保険者は、例えば、一時的な修繕(第12-7条を参照)の実施、修繕をスピードアップするための措置(第12-8条を参照)、また、より迅速な修繕ドックを選択することに伴う追加の費用負担により、この金額を上限として責任を負います。第16-9条は、用船料収入途絶保険と第12-12条のルールとの調整を図っています。

ITCH: 対応する規定はありません。

10. 損害 - 請負見積書を待つ間に失った時間

Nordic Plan: 第12-11条では、10日を超えて請負見積書を待つ間に失った時間について、1年当たり、合意した船体価額の20%を填補するとしています。この規定は、請負見積書を被保険者と保険者のいずれが求めたものであっても適用されます。

ITCH: 第10-3条は、保険引受人が求めた請負見積書を待つ間に失った時間について、1年当たり、保険価額の30%を填補するとしています。ただし、この額は、賃金、保守等に関して填補される金額分は減額されます。

11. クレームに対する利息

Nordic Plan: LIBOR(ライボ、ロンドン銀行間取引金利) +2%

- 全損の場合、事故の通知日から1か月。
- 被保険者の支出金の精算の場合、被保険者による支払日から。
- 不稼働損失に対する保険者の責任の場合、保険者が責任を負う期間の満了後1か月。

ITCH: 対応する規定はありません。

12. 共同海損、救助、損失防止費用

Nordic Plan: 共同海損(GA)と救助費用は、負担価額(市価)が合意した価額を超える場合であっても、全額が支払われます(第4-8条第1項を参照)。

共同海損、救助、損失防止費用については、免責金額は課されません(第12-8条を参照)。

貨物関係者が支払うべき共同海損負担価額は、これが被保険者である船主に課されるものである場合には、船体保険によって填補されます。貨物の引き渡し時に運賃が支払われる、いわゆる「運賃着払い」の場合が該当します(第4-8条第1項を参照)。

共同海損の吸収: 第4-8条第3項の標準規定(補充すべき金額)。第4-8条第3項は以下のとおりです。

被保険者が共同海損の他の関係者からの負担額を請求しないことを選択した場合、保険者は、被保険者の選択により、以下のいずれかについて責任を負う。

- 保険契約に定める金額を上限として、共同海損において填補を受けることができるはずの損失、損害、責任または費用、あるいは、
- 船舶の共同海損負担価額。

被保険者が一番目の選択肢を選択した場合には、保険者が責任を負う最高金額を保険契約に明記しなければなりません。

ITCH: 共同海損費用・救助費用(第11条)と損失防止費用(第13-4条)は支払われますが、「付保過少」の場合、つまり、保険価額が船舶の正品価額を下回る場合には減額されることがあります。そうした不足額は、最も高い増値保険契約の条件に基づいて填補を受けることができます。現在の市場での慣行は、ITCHに基づく標準的な解決策を転換し、船体保険契約に基づいて全額を填補するというNordic Planの解決策を採用する傾向にあります。

共同海損、救助、損失防止の費用には、第12条により、合意した免責金額が適用されます。

貨物の共同海損負担価額に関するNordic Planのルールに対応するものではありません。

標準的な共同海損の吸収はありません。

13. 第三者からの回収

Nordic Plan: 被保険者は、自らが被った関連する損失の額に比例して、すべての回収額に参加するものとします(第5-13条第2項)。

ITCH: 回収額(利息を含む)は、まず、保険者に返金するものとします(第12.3条)。

14. 契約管理 - 保険引受けに係る事項

Nordic Plan: Nordic Planには、保険引受けに係る事項に関するリーディングアンダーライターの役割(価額の調整、被保険船舶の追加または削除、保険料の調整等)を規定するルールは定められていません。第9章(査定幹事と共同保険者との関係)は、クレームに係る事項(保険引受けとクレームとの間の境界にあると見ることができる休航手配(第3-26条)を含む)にのみ適用されます。

第2-3条第2項は、危険の引受け以降に保険価額が大きく変化した場合にいずれかの当事者が保険価額の調整を要求することを認めたものです。第6章は保険料を、第6-4条ないし第6-7条は様々な場合における保険料の調整をそれぞれ取り上げています。

ITCH:これらの事項に関係する唯一の規定は第22条であり、同条は、休航戻しと解約を扱っています。

15. 契約管理 - クレームプロセス

Nordic Plan: 査定幹事の役割、特に、共同保険者が査定幹事の判断に拘束される程度は、第9章(査定幹事と共同保険者との関係)において扱われています。第9章は、救助、修繕のための撤去、担保の提供、第三者との紛争処理等の特定の事項を取り上げています。保険契約の文言には、通常、以降の保険引受人を拘束する査定幹事の権能に関する一般的かつ包括的な説明が盛り込まれています。

第5章(クレームの解決)は、詳細事項と書類を提供する被保険者の義務を定めた第5-1条から、制限を定めた第5-23条と第5-24条に至るまで、クレーム処理手続きに関する包括的なルールを定めています。また、第12-10条ないし第12-12条は、鑑定、請負見積書、修繕ドックの選択を扱っています。

ITCH:こうした事項に関する包括的なルールは盛り込まれていませんが、第10条には、クレーム通知と請負見積書に関するルールが定められています。より広範な規定は2003年11月1日の新国際約款に盛り込まれています。

Good practice: 契約の文言には、保険引受けとクレームの両方について、その契約管理に関して定めた明確なルールを盛り込み、また、その両方について主幹事保険者を特定して、その保険者との連絡経路を明らかにしておくべきです。

16. 法律および裁判管轄

Nordic Plan: 査定幹事が北欧の国に居住している場合には、適用法と裁判管轄は、その査定幹事の国のものになります。その他の場合にあつては、ノルウェー法を適用するのが標準とされていますが、裁判管轄についての定めはありません。

ITCH:別段の合意がない限り、英国の法律と裁判管轄が適用されます。

Good practice: 両当事者がNordic Planの標準規定に従うことを希望しない場合、ノルウェーの海上保険の実務に従って適用されるNordic Planとその注釈に言及すべきですが、両当事者が合意する国の専属管轄権に従うことを条件とします。仲裁も優れた解決策であることが多々あります。

17. Nordic Planによって同等または類似する方法で取り上げられている主題に係る標準約款

- リース機器担保約款
- 船級/旗国/所有権等の変更に関する担保継続約款
- 除去部品担保約款
- 船底処理担保約款
- 未修繕損傷担保約款
- 修繕費増加
- 追加危険担保約款
- 担保/保証/仮差押解除金の提供
- 共同海損吸収約款
- 水先案内人免責約款および/またはその他求償権を放棄する契約等の締結
- 休航条項
- クレームリード/フォロー約款
- 乗組員の身元確認および過失に関する約款
- 海賊行為除外約款
- 第三者払約款その他抵当権関連約款
- その他

Good practice: 上記のような標準的な追加約款をNordic Planの条件が適用される契約に盛り込むことは、通常、避けるべきです。こうした約款は、他の条件下において具体的な問題に対処することを意図したものであって、Nordic Planと組み合わされた場合には、誤解、抵触、不合理を生みやすくなります。追加の文言については、より一般的な性格の追加約款に張り付けようとするのではなく、契約管理や特定の契約に固有の争点に焦点を置くことが有益であると思われます。

この記事に関するご質問、ご意見は、[Gard Editorial Team](#)または[ガードジャパン株式会社](#)までご連絡ください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。