



SPECIALIST  
PROFESSIONAL  
INDEMNITY  
INSURANCE

# 船舶管理者

スペシャリスト用専門的賠償責任保険

ITIC  
IS MANAGED  
BY **THOMAS  
MILLER**



## なぜITICを選ぶのか？

ITICは、運送業界にサービスを提供するプロフェッショナルのための世界のリーディング保険者です。

### ITICは、専門的賠償責任保険を原価で提供しています。

ITICは、事業からの利益の配分を受ける外部株主の存在しない輸送業界の相互保険会社です。

### ITICは、思いやりの心をもって取り組んでいます。

ITICは、貴社が、ビジネスのつながりを継続できるために、維持を要し貴社と協働する取引関係をしげく有することを理解しております。ITICの独自の優れた裁量的な保険カバーは、他の専門的賠償責任保険者は通常支払わないかもしれないいかなるクレームについてもサポートしえます。

### ITICは、貴社のビジネスを理解しています。

ITICの貴社のビジネスについての専門的知見により、貴社の専門的賠償責任保険下でのクレームにつき、より迅速かつ容易に、アドバイスやサポートを提供します。

### ITICのサービスは単に保険以上のものです。

貴社はITICの被保険者として、そのビジネスが直面する独自の状況や責任を理解するITICのチームからサポートを受けます。

### ITICは年1回剰余配当の配当を行います。

剰余金は過去18年間にわたって、継続勘定という形式で、メンバーに対して配当されてきました。

## 船舶管理者のための 専門的賠償責任保険

### 専門的ケア

ITICは、船舶管理者への専門的な賠償責任保険のリーディング保険者であり、世界中150以上の企業と保険契約を締結しています。ITICのチームは、高度なクレーム処理経験をもってリスクを完璧に理解しています。

#### クレームの具体例

- 船舶のメンテ不備・・・ITICによって支払が行われた最大のクレームの一つは、船舶の修理の遅延に因るものでした。
- 無資格乗組員の任用・・・乗組員が雇用された職務の遂行に資格を有しない場合、船舶主はその保険の違反になり、船舶管理者が責任を負うことになります。
- 保険手配の不備・・・ITICは、銀行や船舶所有者が適切な保険契約を手配していない過失に因り船舶管理者を訴えるというクレームの報告を受けてきました。
- 船舶備船上の過誤・・・たとえば、キプロス船籍の船がトルコでの荷揚げのため備船されたという事例。

### 保険証券の主要概要

- 全世界での専門的賠償責任保険（過誤、不備）カバー
- 訴訟防御費用保険
- 下請業者のための自動カバー
- 契約上のリスク管理のガイダンス
- 品質、ロス・プリベンションのアドバイス
- 業界知見による保険引き受け
- 特約会社（コレボン）の世界的なネットワークからのサポート
- 輸送業界の同業者のプロフェッショナルの判定による裁量的保険
- 外部株主の不存在
- 最近10年間以上に渡る契約更新時の相互剰余配当金の支払い

上記リストは単にITICのカバーする分野の例を示すのみです。貴社の特定の分野が含まれていない場合は、貴社のニーズを討議するためITICに連絡して下さい。





# 船舶管理者のための専門的賠償責任保険

海事分野のサービスに関わるスペシャリストの誰もが皆、日常的なリスクに晒されていますが、リスクの軽減に役立つようITICが頼りになります。この分野での潜在的責任を明示するものとして以下の想定クレームがお役に立つでしょう。

## → 引き受ける前に船をチェックせよ！

ある船舶管理者が船舶のメンテナンスの依頼を受けたものの、船舶の検査を行いませんでした。実際その技術部門での高い離職率のため、船舶管理者からは誰も訪船した者はいませんでした。船舶管理が始まって10か月ほどした頃船主が乗船しましたが、船舶の状態に愕然とし直ぐに船舶の管理とメンテ不備を理由に船舶管理者にクレームしました。

船舶管理者が本船を引き受けた時には船舶は老朽化しおそらくベストのコンディションではなかったでしょうが、船舶管理者はその証拠をなんら有していませんでした。船主は船舶管理者に40万米ドルを超えるクレームを起こしました。交渉開始に役立つ開始時・初期の検査がなされていませんでした。

## → 2つの海図の話

あるタンカーが紙の海図から電子海図に変更しましたが、旗国法上二等航海士がECDIS証明書を有することが要件でした。

しかし不幸なことに船舶管理者はこの要件を見落とし、また船舶管理者が任用した二等航海士はこの証明書を有していませんでした。その後オイル・メジャーの一社の定期審査の検査の結果過誤が判明し、オイル・メジャーは本船は技術的に保留(Technical Hold)措置となったと船舶管理者に告げました。

技術的保留の状態は6か月後に行える新たなオイル・メジャーの審査合格によるのみ解除が可能です。その間本船の運航適応性は減少し、同様に収益も減少しました。船主は、船舶管理者に収益の差額をクレームをしました。

## → 油に関する問題

多くの政府が民間部門を関与させて調査開発を行うことが増大しています。ある船舶管理者がある国の海軍のために実験的な船体プラットフォームの管理、運航、メンテナンスのために所有者と契約しました。

船舶管理者の義務の一つとして主機の潤滑油の変更と分析が必要です。たった2年間で、27回も潤滑油の変更が必要でした。その都度独立の検査会社は高い残滓含有や燃料油を発見し、そのため潤滑油は潤滑剤として適切に機能していないようでした。このような結果にもかかわらず船舶管理者はいつまでも続く問題の原因調査を適切に行わず、結局本船はエンジン故障に見舞われました。

報告書は、潤滑油は不適切な潤滑剤を供給してきており、用心深く適格な監督ならば更なる調査を行うべきと必要があると結論付けました。船主は多くの間接損害、損失を含んだ80万英ポンドのクレームを起こしました。船舶管理者には明らかに過失がありますので、クレームは責任論ではなく損害論が争われ、結局船主のクレームは59万英ポンドで解決されました。

Beijing | Bermuda | Edinburgh | Hong Kong | The Isle of Man | London | New Jersey | Piraeus | San Francisco | Shanghai | Singapore | Sydney

ITIC  
IS MANAGED  
BY **THOMAS  
MILLER**

For further information on any of the products, services or cover provided by ITIC contact Charlotte Kirk at:  
International Transport Intermediaries Club Ltd, 90 Fenchurch Street, London EC3M 4ST.  
tel + 44 (0)20 7338 0150 fax + 44 (0)20 7338 0151 e-mail [ITIC@thomasmiller.com](mailto:ITIC@thomasmiller.com) web [www.itic-insure.com](http://www.itic-insure.com)  
© 2016 International Transport Intermediaries Club Ltd