

「外航船舶管理契約書」制定趣旨書

社団法人日本海運集会所
書式制定委員会
船舶管理契約書式（外航用）制定審議小委員会

2006年9月26日開催の平成18・19年度第1回書式制定委員会において、「外航船舶管理契約書式」の制定が承認されたので、ここに同書式の制定経緯及び審議内容等を公表する。

1. 制定経緯

近年、内外航を問わず、船舶管理業を行う業者が増えたことに加え、2005年には所謂「内航海運活性化3法」（内航海運業法、船員法、船員職業安定法の改正）が施行されたため、2004年3月23日開催の平成16・17年度第2回書式制定委員会において、内航船舶管理契約書式及び内航船員派遣契約書式を制定した。

しかし、外航の船舶管理実務は内航とは大きく異なるが、外航用の船舶管理契約書式については、BIMCO制定の英文によるSHIPMAN 98を採択しただけであり、日本企業同士の契約においては各社それぞれのフォームが使用され、また元々海運業を営まない金融機関等が船主となる場合には和文の契約書があることが望まれること等から、引き続き和文による外航用船舶管理契約書式作成のための小委員会を設置し、審議することとした。

小委員会は、船主、管理会社、損害保険会社及びP&I CLUBの委員により、船主あるいは管理会社に偏らないメンバーをバランスよく構成し、わが国の現時点における外航船舶管理業務の慣習を具体化するわが国の船舶管理の標準的な契約書式を作成する趣旨で書式制定作業が進められたものである。したがって、今後はわが国の外航船に関する多くの管理契約は、本書式を使用して行われることになるとと思われる。

また、本書式では、わが国の管理実務を意識して取り入れたこと、環境管理条項を取り入れたこと、SHIPMANではライダークローズで各管理会社がそれぞれ規定していた実務的に細かい点も極力取り入れたこと、SHIPMANではわかりにくい点をわかりやすい表現に変更したことなど、SHIPMAN契約よりも一歩進んだ管理契約を目指している点も大きな特徴である。

なお、本書式は、特に、シップファイナンスが融資先から引き揚げた船舶の管理を管理会社に依頼する場合を大きく意識して作成されたことも大きな特徴である。今後、シップファイナンスが船舶管理を管理業者に依頼する場合は本書式を使用することが強く勧められるものである。

2. 船舶管理契約書式（外航用）制定審議小委員会委員（◎印は委員長、役職は委嘱時）

【管理会社】

国際船員労務協会

(株)アイメックス

イノマリンサービス(株)

(株)エムケーシップマネージメント

三光シップマネージメント(株)

東洋船舶(株)

ファーストマリンサービス(株)

ワールドマリン(株)

◎会長 栢原 信郎 氏

営業企画部長 石井 雅春 氏

業務部長 宮下 和友 氏

執行役員 細川 亨 氏

船舶管理室長 山本 正夫 氏

取締役船舶管理本部長 川路 正 氏

専務取締役 小川 晃 氏

常務取締役 平川 正隆 氏

【船主】

日本郵船(株)

(株)商船三井

総務法務グループ 法規チーム 橋本 隆明 氏

船舶部統括グループ長 竹井 洋 氏

川崎汽船(株)	船舶管理統括グループ長 岡村 俊美 氏
MC SHIPPING(株)	代表取締役社長 森永 育男 氏
三ツ浜汽船(株)	代表取締役社長 渡部 優 氏
神原汽船(株)	常務取締役 城 暁男 氏
宮崎産業海運(株)	常務取締役 宮崎 昇一郎 氏
【保険】	
(株)損害保険ジャパン	船舶保険グループ課長代理 山下 雅士 氏
日本船主責任相互保険組合	契約部長 川上 勉 氏
UK P&I CLUB	取締役 井沢 文明 氏
リード保険サービス(株)	専務取締役 伊藤 正敏 氏
【学識経験者】	
マリタックス法律事務所	弁護士 松井 孝之 氏

3. 審議内容（逐条解説）

第1部（表面記載欄）の内容

第①欄：船主（甲）、船主の住所、通知先

「①及び②欄に船主及び管理会社の担当者の連絡先（電話、ファクス、携帯電話、E-Mail Address 等）を記入する欄を新設してはどうか」との意見に対しては、担当者名まで入れてしまうと、担当者を変更する度に **Addendum** を作成しなければならず、また現実には **Emergency** の際の書類を別途船主に提出していることから、契約書上はこれらの記載欄を設けないこととした。

第②欄：船舶管理会社（乙）、船舶管理会社の住所、通知先

当事者の名前及び住所を記載。当事者が海外法人で、日本に通知先を有する場合には、通知先を記載できるようにした（第16条参照）。

第③欄：船舶表示

管理する船舶の「船名・船籍」、「用途」、「総トン数」、「就航区域又は操業海域」、「船級」を記載する欄を設けた。

第④欄：委託内容

管理会社に委託する内容を選択できるよう、諾・否のチェック欄を設けた。管理会社の業務の範囲の確定は、管理契約の最も重要な目的であり、委託内容に関するチェックは、大変に重要な作業である。

「④欄の委託する業務について、予算管理及びそれらの経過報告、本船の状況報告を願う船主もいると思うが、そのような記載は不要か」との意見が出されたが、予算管理を行わない船舶管理は有り得ないから、敢えて予算管理を行うかどうかの選択欄を設けないこととした。予算の管理に関しては、本書式の第7条が規定している。

④欄4の保険手配において、各船主の事情により一括して保険の手配を任せない場合もあるので、管理会社が手配する保険の種類（船体、不稼働、P&I、戦争その他 USCG に関するもの等）を選択制にすることとした。例えば、P&I に関しては管理会社が手配し、損害保険に関しては船主が手配することも可能である。

第⑤欄：契約期間

契約期間を記載。ただし、第2部第17条により、その自動延長、解除、期間満了後の対応等につき規定した。

第⑥欄：年間管理手数料

年間管理手数料につき1ヵ月あたりの金額を、米ドル又は円貨を選択の上記載。

第⑦欄：特約条項

第2部（条項部分）の内容

◆ 第1条【目的】

本契約第17条に定める委託契約期間中、甲は、乙を本船の管理者に選任する。乙は、関係法令及び健全な船舶管理慣行に従って、甲のために甲の代理人として、本契約で定めるとおり、本船の管理業務を行わなければならない。乙は、管理業務を履行するに当たって、甲の利益を尊重し擁護するために善良なる管理者としての注意義務を負うとともに、船舶管理者として安全及び環境に配慮する義務を負う。甲及び乙は、本船の旗国及び本船が就航する場所の法律、規則等に違反するいかなる行為もしてはならず、また、行われることを許容しない。甲は、乙が本契約に定める管理業務を履行するために、船主として乙の管理業務の履行に関して最大限の協力義務を負う。

本契約の基本精神を定めた規定であり、本契約の解釈基準となり得る極めて重要な条項である。本条により、管理会社の行う管理とは何かという基本的な点を定義している。本条によれば、管理会社は、船主のために船主の代理人として、本船の管理業務を行うことになる。

これは、SHIPMAN 契約と同様に、国際的に確立された船舶管理の実務を明文化したものであり、本契約における管理会社の管理業務はあくまでも船主の代理人として行うものであり、管理会社が船員の雇用者となる内航における船舶管理業務とは全く別物である。外航船舶にそもそも船員職業安定法の適用があるのかどうかは議論もあるようであるが、本契約における船舶管理業務は、あくまでも船主を代理して管理会社が船員の雇用あるいは保船等を行うのが基本であり、船員職業安定法第6条における「船員派遣」あるいは「船員労務供給契約」には該当しない。また、船舶の管理契約では、船員はあくまでも船主が雇用していることになり、この点で裸傭船者が船員を雇用する裸傭船契約とは大きく区別される。

英国法に準拠する SHIPMAN 契約では、船主と管理会社との関係は英国法における「代理の原則」が支配し、管理会社には、①船主の合法的な指示に従う義務、②技術と注意を的確に払う義務、③明示の規定がないのに第三者に義務を委託してはならない義務、④善意を持って行動する義務、⑤適切に予算管理をする義務、⑥船主の勘定を管理会社の勘定と区別する義務、が発生するとされている（Malcolm Willingale 著「Ship Management」第3版125頁）。日本法によっても、本書式による船舶管理業務は、あくまでも船主を代理して管理会社が業務を行うものであり、法律的性格は、「委任」として捉えられる（ただし、「船舶管理業務を請け負う」という用語が広く一般に使われており、本制定趣意書でも、「船舶管理業務を請け負う」という用語を何箇所かで使用している）。

本書式は、基本的には日本法に基づくものの、他の海運集会所の書式と同様に準拠法を指定しない方式を採用し、日本法のみならず英国法や米国法などにより一般的に確立した船舶管理慣行を広く取り入れるべきという考え方の下で制定されたものであり、本書式の制定においても、日本法の考え方だけではなく、英国法における代理の原則も考慮して、わが国の管理業務のスタンダードを確立するという観点から慎重に制定作業が行われた。

管理会社は、関係法令及び健全な船舶管理慣行に従って管理業務を行うという点も、SHIPMAN 契約と同様に国際的に確立された船舶管理の実務を明文化したものである。多くの事象に対応すべき船舶管理においては、あらかじめすべての事例に対応した管理契約の制定は不可能であり、当事者間で管理契約の解釈に争いが発生した場合は、関係法令及び健全な船舶管理慣行に従って管理業務は行われなければならないという大原則に従って紛争は解決されるべきである。

本条によれば、管理業務を履行するに当たって、管理会社は、船主の利益を尊重し擁護するために善良なる管理者としての注意義務を負うとともに、船舶管理者として安全及び環境に配慮する義務を負う。管理会社の使命、職責を規定した条項としてこの点も重要である。

具体的には、「甲(船主)の利益を尊重し」とは何か小委員会では議論された。「甲(船主)の

利益を尊重し」とは、「船舶価値の維持及び船主の収益の向上」という趣旨であるというのが委員会での議論の結論である。船主の船舶の運航の究極の目的は、「船舶価値の維持及び船主の収益の向上」であり、管理契約はこのような船主の船舶の運航をアシストするものであるというのが本管理契約の書式に基本的な発想である。

「関係法令及び健全な船舶管理慣行に従って」という文言であるが、当初は「健全な」という文言はなかった。しかしながら、SHIPMANでは「sound ship management」とあるため、「…健全な船舶管理慣行に従って」としてはどうかとの意見が出され、「健全な」との文言を入れることにより、船主と管理会社の関係がより対等なものになるため、これを付け加えることとした。健全な船舶管理慣行の定義であるが、基本的にはSHIPMAN契約の解釈が参考になると思われる。

加えて、管理契約の目的に関して、さらに、「管理会社は安全や環境保全にも配慮すべき」との意見が提出され、昨今の環境に配慮が必要な状況、船主が金融機関の場合ISOとの関係で環境保護遵守条項を管理契約に入れることが必要なこと、そしてSHIPMANとの差別化のためにもこれら環境に管理会社が配慮するための表現を加えることとした。この点も、本管理契約の重要な特徴といえよう。

なお、「甲(船主)は、乙(管理会社)が本契約に定める管理業務を履行するために、船主として乙(管理会社)の管理業務の履行に関して最大限の協力義務を負う」と規定することにより、管理会社の管理業務の履行に対する船主の協力義務を明らかにした点も本契約の特徴である。この点は、SHIPMANには規定されていないが、船舶管理業務が船主と管理会社との信頼関係に基づく共同作業であることを考えれば至極当然の規定であろう。

◆ 第2条【乗組員管理】(第1部④欄1で諾と選択された場合に適用)

1. 乙は、STCW 95の要件に合致した資格ある、別紙に記載する乗組員を甲のために供給し、以下の業務を行う。
 - (1) 乗組員の選定及び雇用の手配(雇入れに伴う給料支払手続、年金手続、乗組員保険の手配を含む)
 - (2) 乗組員の要員、職位、資格及び証明書並びに乗組員の税金、社会保険、規律その他の要求を含む、雇用に関する規定に関し、本船の旗国法並びにその船員が国籍を有する国の法律及び関連する船員組合労働協約の要求がすべて満たされているよう確保すること
 - (3) 乗組員全員を、それぞれが従事する職務に適合する証明を得るために資格ある医師による健康診断に合格させ、かつ、旗国の規定に適合して発行された有効な健康証明書を所持させること。旗国法にこのような定めのないときは、一般的な船舶管理の慣行に従って、乗組員全員に適切な健康保険証を所持させること
 - (4) 乗組員全員が、職務を安全に履行するに十分な水準の英語が使えるように確保すること
 - (5) 本国送還を含めた乗組員の輸送を手配すること
 - (6) 乗組員を訓練し、効率的な職務の遂行を監督すること
 - (7) 組合交渉を含む労務管理をすること
 - (8) 乗組員の労働災害事故を処理すること
 - (9) 麻薬対策及びアルコール対策を実施すること
 - (10) 上記各号に関連する一切の業務をすること
2. 配乗された乗組員が、業務の遂行に当たり、遵守すべき甲の業務命令に従わないとき、又はその能率若しくは技量が著しく低いと認められるときは、甲は、その理由を示して、乙にその派遣船員の交代を要求することができる。この場合、乙(乙の使用人、代理人、又は下請業者を含む)に故意又は過失のあるときを除き、その費用は甲の負担とする。

本条は、管理会社の管理業務の核となる乗組員の手配及び管理の具体的な内容を明記したものである。第1条にあるとおり、本条に定める管理会社の乗組員管理はあくまでも船主

の代理として管理会社が行うものである。

第1部第④欄において船員管理を請け負った管理会社の職務内容を規定するものである。まず、管理会社の手配する乗組員は STCW 95 の要件に合致した資格ある船員でなければならないことが本条により明らかになっている。管理会社は、STCW 95 の要件に合致した資格ある船員の雇用の手配を行う責任があるが、船員の資格があればそれだけで十分ではないかという議論も出された。そこで、本条の第2項では、船員の「能率」もしくは「技能」が著しく低い場合は、船主は管理会社に対して船員の交代を要求できることにした。船員の「能率」あるいは「技能」とは何かは大いに議論が行われた点であるが、この点に関しては、今後の解釈に委ねることにした。

本条の第1項では、管理会社の行う乗組員管理の内容が列挙されているが、(10)においては、「上記各号に関連する一切の業務」と規定されており、(1)から(9)の業務は限定列挙の趣旨ではない。管理会社の乗組員管理の内容は、第1条に定めるように、「健全な船舶管理慣行に従って」考えられるべきであるというのが本書式の考え方である。

列挙された乗組員管理の内容は、おおむね SHIPMAN と同様の内容となっている。ただし、細かく検討すると、本契約にあって SHIPMAN に列挙されていない事項としては、本条第1項(8)及び(10)があるが、これらの業務は SHIPMAN においても一般的に乗組員管理の内容に含むと考えられているようであり、本契約は SHIPMAN における乗組員管理の概念を広くする趣旨のものではなく、本契約は SHIPMAN の列挙をより実務的に行ったものと考えられるべきである。

本条第1項の(1)で「乗組員の選定及び雇用の手配」とあるが、管理会社の行うのはあくまでも船主の代理人としての乗組員の手配であり、管理会社が乗組員を雇用するわけではない。この意味で、本契約における乗組員管理は、国際慣行により確立されているとおり、あくまでも船主が行う船員の雇用の代理行為であり、船員職業安定法第6条における「船員派遣」あるいは「船員労務供給契約」には該当しない。本条第1項(7)の「組合交渉を含む労務管理をすること」に関しても、あくまでも管理会社の職務は、船主の代理としての労務管理である。

なお、本条第1項の(4)では、「乗組員全員が、職務を安全に履行するに十分な水準の英語が使えるように確保すること」と規定するが、乗組員の中にも船長と甲板手では要求される英語のレベルも異なるわけであり、「十分な水準の英語」というものが果たしてどこまでのものであるかは、船種、航路、乗組員の職務の内容などによりケースバイケースで定めざるを得ないわけであり、この点は SHIPMAN に倣い、抽象的に定義を行うことにした。

本条第1項の(6)では「乗組員を訓練し、効率的な職務の遂行を監督すること」と規定しており、この点は管理会社における乗組員管理の本質的な点と考えられるが、具体的な管理会社の義務の内容は、健全な船舶管理慣行に従ってケースバイケースにより決めるしかないと思われる。

実務上とかくトラブルが発生しやすい乗組員の交代に関して、本条第2項によって、トラブル防止のための規定を設けた点は本書式の大きな特徴である。すなわち、本条第2項により、「どのような場合に船主は船員の交代を求めることができるのか」、「船員を交代させた場合の費用の負担は」、という重要な点に関して、明文の規定を設けてトラブルを防止した。この点は、SHIPMAN にはない大きな特徴であり、紛争を予め防ぐための実務上重要な規定と考える。

本書式によって、管理会社が、技術管理・商業管理を請け負わず、乗組員管理だけを請け負う事も可能であり、この場合、管理会社は CREWMAN と同様にマンニングを請け負うことになる。具体的には、本書式の第1部の④欄において、乗組員管理だけを「諾」とし、技術管理及び商業管理を「否」とすることにより管理会社は本書式によってマンニング業務だけを請け負うことが可能となる。

◆第3条【技術管理】(第1部④欄2で諾と選択された場合に適用)

1. 乙は、本船が関係法令並びに船級が要求するすべての規則及び勧告に従って運航する

ために、船舶管理慣行に従って本船の保船業務を行う。保船業務には、本船の堪航性維持のための、本船の入渠、修繕、改装及び保守の手配並びに監督を含む。乙は、本船からの要求に基づいて査定し必要であると判断した船用品、海図、備品、部品及び潤滑油等を手配する。甲の要求があるときは、乙は、造船所、修理業者、救助業者その他第三者と契約を締結する前に、複数の業者から見積りを取らなければならない。乙が必要と判断したときは、乙は、本船の保船作業を監督するために、乙の役職員又は乙が妥当と判断する専門家を本船に派遣することができる。乙は、甲の要求があったときは、技術管理の状況を甲に報告しなければならない。

2. 乙は、本船が関係法令並びに船級が要求するすべての規則及び勧告に従って安全に運航するため、健全な船舶管理慣行に従って本船の運航管理業務を行わなければならない。乙は、本船に対して運航に必要な指示を行うだけでなく、本船の運航のために必要なときは、傭船者、関係官庁、保険会社又は救助業者との折衝及び交渉を甲のために甲を代理して行わなければならない。乙が必要と判断したときは、乙は本船の運航管理業務を監督するために、乙の役職員又は乙が妥当と判断する専門家を本船に派遣することができる。
3. 乙が本条第1項及び第2項に定める保船及び運航管理業務を行うに当たって、造船所、修理業者、救助業者等の第三者と契約を締結するときは、乙は、甲を代理してその契約を締結する。
4. 乙は、甲のために保険会社と連絡を取り、P&I 保険、船体保険その他の保険のクレーム処理を行う。
5. 乙が本契約で定める技術管理を行っているときは、甲は、甲が提供し、又は甲のために供給されたすべての乗組員が STCW 95 の要件を満たしていることを確保するとともに、乗組員全員が、乙の正当な指示に従うことを確保しなければならない。
6. 乙は、技術管理を行うに当たって、本船が旗国の定める管理基準を満たすことを確保するとともに、ISM コード、ISPS コード等本船の運航上必要な国際規則を遵守しなければならない。乙が技術管理を行う場合、乙は、ISM コードの定義する「会社」とみなされ、ISM コードが課している義務と責任を引き受けなければならない。乙の処置の中には、ISM コードのマニュアルの制定・改正、管理責任者の任命、監査、文書管理、認証等すべてを含む。

本条は、管理会社の技術管理業務の核となる技術管理の具体的な内容を明記したものである。

第1部④欄において技術管理を請け負った管理会社の職務内容を規定するものである。

本条第1項では、いわゆる管理会社の保船管理業務を規定している。いくつかの船会社では「工務」として扱われている分野である。本条第1項における「乙が判断する専門家」としては、サーベイヤー、造船技術者、設計技師などが考えられよう。

本条第2項では、いわゆる管理会社の運航管理業務を規定している。いくつかの船会社では「海務」として扱われている分野である。本条第1項における「乙が判断する専門家」としては、海事補佐人、コンサルタント、船長などの海務経験者などが考えられよう。

船主の傭船者との折衝は、基本的には、第4条の営業管理を管理会社が請け負った場合を除き、管理会社は行う必要はない。ただし、本条第2項が定めるように、本船の運航のために必要なときは、管理会社は、その限りで、傭船者、関係官庁、保険会社又は救助業者との折衝・交渉を、船主を代理して行わなければならない。本条第2項は、一般的に管理会社が船主に代わり傭船契約のクレーム処理に関する傭船者との折衝を行うよう、管理会社に義務を課したわけではない。

本条第4項における保険のクレーム処理には、保険会社への事故の通知、保険会社が起用したサーベイヤー、海事補佐人あるいは海事弁護士との折衝、保険会社あるいは海損精算人との折衝・協定、などを想定している。本条第4項における保険には、船体保険者だけでなく P & I 保険も含むが、自船又は(衝突事故などにおける)他船の貨物保険者は含まれ

ない。

本条第5項の趣旨であるが、船舶管理の実務において、管理会社ではなく船主又は船主が起用した船員派遣会社が船員を供給する場合もあるが、管理会社が技術管理を任せられている場合は、その目的の遂行のためには、管理会社は船員を管理しなければならない。言い換えると、乗組員の管理のない船舶管理というのはいないわけであり、本条第5項は、「甲(船主)は、甲(船主)が提供し、又は甲(船主)のために供給されたすべての乗組員がSTCW 95の要件を満たしていることを確保するとともに、乗組員全員が、乙(管理会社)の正当な指示に従うことを確保しなければならない」としてこの点を明確にしている。本条第5項は、SHIPMANにも同じ趣旨の規定がある。

本条第6項により、管理会社は、技術管理を請け負った場合、ISMコードだけでなく、ISPSコードなど本船の運航上必要な国際規則を遵守することが要求されている。この点は、SHIPMANよりも広く規定しているが、SHIPMANにおいても解釈上は本規定と同じように考えられており、本契約はSHIPMAN以上に大きな責任を管理会社に課す趣旨ではない。

◆第4条【営業管理】(第1部④欄3で諾と選択された場合に適用)

乙は、甲のために甲の代理人として本船の備船契約、船舶プール契約、運送契約等本船の利用に関する契約の締結及びその履行における契約の相手方との交渉を行う。契約の条件及び契約の相手方に関しては、甲と乙が協議の上決定する。乙が必要と判断したときは、乙は、本船の営業管理を行うために、乙の役職員又は乙が妥当と判断する専門家を本船又は備船者、荷主等の事務所等に派遣することができる。

本条は、営業管理を管理会社が請け負った場合の規定である。乗組員管理及び技術管理を請け負わず、商業管理だけを請け負う船舶管理もあり得るわけであり、具体的には、本書式の第1部の④欄において、商業管理だけを「諾」とし、乗組員管理及び技術管理を「否」とすることにより管理会社は本書式によって商業管理業務だけを請け負うことが可能となる。

第1部④欄において営業管理を請け負った管理会社の職務内容を規定するものである。

管理会社は船主の代理人として本船の備船契約、船舶プール契約、運送契約等本船の利用に関する契約の締結及びその履行における契約の相手方との交渉を行う。

本船の備船契約、船舶プール契約、運送契約等本船の利用に関する契約の履行における契約の相手方との交渉に関しては、オフハイヤーなど備船契約上の解釈における交渉、船舶プール配分における交渉、契約の解除、など広く船主が本来備船者などに対して行うべき事項を含むわけであり、商業管理を任された船舶管理者の権能はいわゆる備船ブローカーの権能より極めて幅広いものであることに注意が必要である。

ただし、本条によっても管理会社が船主そのものになるわけではなく、あくまでも管理会社の立場は船主の代理人であり、したがって、本条により管理会社が備船者や荷主に対して契約上の責任を負うものではない。

SHIPMAN契約と同様に、乗組員管理・技術管理はなく商業管理だけを請け負う船舶管理も本契約で可能である。

◆第5条【保険手配】(第1部④欄4で諾と選択された場合に適用)

乙は、甲を代理して、甲のために第1部④欄で指定した本船の保険を手配する。保険の内容、条件及び保険会社に関しては、甲と乙が協議の上決定する。

管理会社が本条により行う保険の手配の中には、保険入札を行うかどうかの決定、保険入札の方法の決定、保険の見積もりの取得、保険価格や保険免責額を含む保険条件の決定、保険会社の決定、追加保険料(AP)に関する諸手続き、保険証券発行に関する保険会社との折衝などを広く含む。

ただし、銀行など船舶融資者に対する保険譲渡や保険質権設定などの手配のための保険会

社あるいは金融機関との折衝は、本来的に船主が行うべきものであり、本条における管理会社の業務には入っていない。

◆第6条【管理手数料】

1. 甲は、本船の運航の有無にかかわらず、本契約期間中、第1部⑥欄で定めた年間管理手数料を月割りで、乙の指定する方法により乙に前払いしなければならない。乙の責めに帰すべき事由により本契約が解約された場合を除き、甲は、本契約が解約された後の2ヵ月間、第1部⑥欄で定めた年間管理手数料を乙に対して手数料として支払わなければならない。
2. 本契約の期間中であっても、経済変動、諸経費の変動、管理業務の変更等により管理手数料を改定する必要があるときは、甲と乙が協議の上、改定することができる。

SHIPMANと同様、年間管理料を月割りにして、前払いで支払う方式を採用した。管理契約期間の前でも、造船所での打ち合わせなどを管理会社が活動を行うことは少なくない。この点に関して管理会社が船主に対して報酬を請求できるように何か規定を設けてほしいという意見が管理会社側からあったが、今回は規定を設けることは見送った。この点は、個別に日当の規定をライダークローズに入れるなど特約を設けることになる。経済変動、諸経費の変動、管理業務の変更等により管理手数料を改定する必要がある場合は、具体的には、船員費の大きな高騰あるいは下落、為替の大きな変動、急激なインフレなどが挙げられよう。

◆第7条【管理費用】

1. 甲は、本契約書末尾に添付した「費用一覧表」に定めた費用を、本契約第6条で定める管理手数料とは別に乙に支払わなければならない。
2. 本船の管理において、乙自身の故意又は過失によってのみ発生したことが明らかな場合を除き、乙に本契約締結時に予想し得ない特別な費用が乙に発生したときは、その費用は、甲が負担しなければならない。
3. 本契約の期間中であっても、経済事情の変動、諸経費の変動、管理業務の変更等により管理費用を改定する必要があるときは、甲と乙が協議の上、改定することができる。
4. 乙は、本契約期間中、発生したすべての費用及び支出の記録と、当事者間の勘定の決済に必要な資料を保管しなければならない。乙は、本契約期間中、発生したすべての費用及び支出に関して、甲に定期的に報告を行わなければならない。
5. 甲の乙への支払いが、甲が弁済すべき第6条で定める管理手数料と本条で定める管理費用のすべてを満足させることができないときは、乙の定める内容で弁済の充当が行われなければならない。

費用一覧表に関しては、各社独自のものがあると思われるから、本契約書に添付することは避けた。

ただし、費用の負担は実務上トラブルが少なくない点であり、本書式は、本契約書とともに費用一覧表が添付され、あらかじめ船主及び管理会社が費用分担を取り決めることが前提となっていることに注意が必要である。言い換えると、本書式は、費用の分担に関する表を添付することが前提となっている。

本書式の制定とともに、当委員会で作成した費用一覧表をサンプルとして、配布することにした。費用一覧表は小委員会でも苦心して作成されたものであり、集会所のホームページでもダウンロードできるわけであり、本書式とともに利用していただきたい。

本条第2項における「経済事情の変動、諸経費の変動、管理業務の変更等により管理費用を改定する必要があるとき」とは、民法上の事情変更の原則よりも広い概念であり、契約書式制定当時に予想できなかった管理費用が発生した場合は船主がこれを負担する趣旨

の規定であり、例えば新しい国際規則により船舶の運航に際して負担が強いられる新たな費用や船舶の寄港地によって特別に発生する特殊な費用などが具体例として挙げられよう。なお、費用及び支出の記録であるが、管理期間中は管理会社が保管する義務があるが、管理期間経過後は、管理会社に保管義務は本契約書上に限れば存在しないといえるが、この点は、第1条に定めるように、健全な船舶管理慣行に従って、船主及び管理会社が個別具体的に決めていくべき事項と考えるべきであろう。紛争が予想される場合は、特約で書類の保管期間を定めることが必要であろう。

管理会社は、定期的に費用及び支出の報告義務がある。どの程度のインターバルで管理会社は船主に定期的に報告するか、あるいは、どのような内容を報告するかは、船種、船主の都合、管理会社の便宜などによってケースバイケースで決められるべき事項であり、本契約では期間や内容を具体的に規定することは避けた。このような細かい点は、第1条に定めるように、健全な船舶管理慣行に従って、あらかじめ管理会社と船主は話し合っ

て決めることが実務的には望ましい。なお、本条第5項により、船主の支払った金額が、管理手数料と管理費用に満たない場合は、(任意規定である)わが民法 488 条にかかわらず、管理会社の指定する方法で弁済の充

◆第8条【責任】

1. 乙は、損失、損害、遅延又は費用が、乙（乙の使用人、代理人、又は下請業者を含む）の故意又は過失を唯一の原因として発生したことが証明された場合を除き、管理業務の履行中に発生した直接又は間接を問わず、一切の損失、損害、遅延及び費用について責任を負わない。
2. 乙は、乗組員の行為による損失、損害、遅延又は費用が、たとえ乗組員の過失、重過失又は故意によるものであったとしても、乗組員の行為について責任を負わない。ただし、その乗組員の選任又は配乗につき、乙（乙の使用人、代理人、又は下請業者を含む）の故意又は過失が証明されたときは、その故意又は過失によって生じたことが証明された範囲でのみ責任を負う。
3. 乙の甲に対する責任は、乙の責任が、乙（代表役員を含む業務執行役員）の故意により、又は損害のおそれがあることを認識しながらした乙（代表役員を含む業務執行役員）の無謀な行為によって生じた場合を除き、第1部⑥欄で定める年間管理料手数料の10倍又は過去に甲が乙に対して本船に関して支払った管理手数料の総額のいずれか低い額を超えることはない。
4. 本条第1項ないし第3項を含む本契約の規定は、甲が乙に対して不法行為により損害賠償を請求する場合にも適用される。
5. 乙の役職員、乗組員及び下請業者は、甲に対して、本条における乙の免責を含む本契約の規定を自己のために援用することができる。

本条は、管理会社の責任制限を規定したものであり、管理会社の保護が制定趣旨である。この条項に関しては、小委員会が大きく意見が分かれた点であり、管理会社は故意・重過失のある場合のみ責任を負うべきであるという意見も強く出されたが、慎重な審議の上、基本的には SHIPMAN の責任体制をそのまま採用することにした。

SHIPMAN の責任体制は広く一般に認知されていること、管理会社の責任保険のアンダーライティング上 SHIPMAN の責任体制を採用することが便利であること、などが主な理由である。本条の解釈に関しては、英国におけるこれまでの SHIPMAN の責任阻却事由の解

積及びわが国の船主責任制限法の責任阻却事由の解釈が大いに参考になることが期待されている。

具体的には、

- ① 管理契約の履行において、管理会社（使用人、代理人、又は下請業者を含む）に故意・過失があり、そのことを唯一の原因として損害が発生したことを船主が証明した場合、管理会社は船主に対して責任を有する、
- ② 乗組員の行為による損失、損害、遅延又は費用が、たとえ乗組員の過失、重過失又は故意によるものであったとしても、管理会社は乗組員の行為について責任を負わない。ただし、その乗組員の選任又は配乗につき、管理会社の故意又は過失があり、かつ、その故意又は過失によって損害が発生したことを船主が証明した場合には、管理会社は、その故意又は過失と相当因果関係のある範囲でのみ責任を負う（船員と管理会社の過失が競合する場合は、管理会社の寄与割合が判定されることになると思われる）。
- ③ 管理会社に責任があるとしても、(a)管理会社のトップマネジメント代表役員を含む業務執行役員)に故意のある場合を除き、又は(b)管理会社のトップマネジメント(代表役員を含む業務執行役員)が損害のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為によって損害が生じた場合を除き、管理会社は、第1部⑥欄で定める年間管理料手数料の10倍又は過去に船主が管理会社に対して本船に関して支払った管理手数料の総額のいずれか低い額により責任を制限することができる、

という趣旨の規定を設けた。

管理会社の責任は、年間管理料手数料の10倍だけではなく、過去に船主が管理会社に対して本船に関して支払った管理手数料の総額のいずれか低い額によりは制限できる点において、SHIPMANとは相違するものであるが、それ以外はSHIPMANの責任体制と全く同じものである。ただ、本船の管理を開始し始めたばかりの時期は、船舶管理会社の責任限度額は「甲が乙に対して本船に関して支払った管理手数料の総額」となるため、賠償額が低くなりすぎることを危惧する場合には、本条3項を「第1部⑥欄で定める年間管理料手数料の10倍又は過去に甲が乙に対して本船に関して支払った管理手数料の総額のいずれか低い額を超えることはない」という形に修正し、本書式をSHIPMANの責任体制と完全に同じにするか、文末に「ただし、～ヵ月分を下回らない」といった表現を加筆すればよい。

③に規定する「管理会社のトップマネジメント(代表役員を含む業務執行役員)の故意、又は(b)管理会社のトップマネジメント代表役員を含む業務執行役員)が損害のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」という責任制限阻却事由は、船主責任制限法における責任制限阻却事由と同じものになるというのが制定の趣旨であり、SHIPMANに関する英国の諸判例以外に、わが国の船主責任制限法における責任制限阻却事由の解釈が大いに参考になると思われる。

本条6項は、いわゆるヒマラヤ条項であり、本条による管理会社の免責、責任制限あるいは本契約における仲裁の合意その他本契約の規定を、管理会社の役職員、乗組員及び下請業者が援用できるとしたものである。この条項はSHIPMANにも存在し、条項の存在理由及び解釈は、SHIPMANと同様である。

いわゆるヒマラヤ条項の有効性に関しては裁判上わが国では争いもあるが、本契約は、国際的に確立された船舶管理の実務を明文化するという趣旨から、SHIPMANと同様に、あえてヒマラヤ条項を規定した。この点は、内航船の海運集会所の管理契約書式と同様である。

なお、本条における管理会社の免責及び責任制限の規定は、管理会社に対する不法行為に基づく請求にも適用される。

船主から管理会社の役職員、乗組員及び下請業者に対する不法行為請求に関しても、前述のヒマラヤ条項及び本条第4項及び第19条により、海事仲裁で紛争を解決しなければならないことになる。これは、管理契約をめぐる船主と管理会社(管理会社の役職員、乗組員及び下請業者を含む)の紛争は、専門的な知識を有する海事仲裁によって判断するのが実務に即したものであるという判断に基づくものである。

◆第9条【被保険者・保険料の支払い】

甲は、自己が保険を手配するときは、乙及び乙の指定する者を共同被保険者にするとともに、保険料を遅滞なく保険会社に支払わなければならない。乙の要求があったときは、甲は、保険料の支払いを証明する書類を乙に示さなければならない。乙は、自己が保険を手配するときは、自己及び自己の指定する者を共同被保険者とすることができる。

本件でいう保険とは、本船に関して船主が手配するあらゆる保険を含むものであり、船体保険やP&I保険を当然含むがそれに限られない。なお、管理会社が保険を手配する場合は、当然に管理会社（及び管理会社の指定する第三者）が共同被保険者となることが本条では予定されている。

当初の原案では、被保険者の欄が設けられ管理会社が被保険者になるかどうかに関して選択性とする立場がとられていた。しかしながら、管理者は保険契約上必ず共同被保険者として保険の利益を享受すべきであり、共同被保険者とされているのが一般の実務であるという意見が出された。管理会社には船体保険について全損や分損事故に関する所有者としての被保険利益はないが、管理会社はRDC条項に関しては被保険利益のあることは明らかであり、また、全損や分損事故に関しても、管理会社が被保険者ないならば、船主に保険金を支払った損害保険会社が管理会社に対して保険代位権を行使するという不当な結果になってしまうので、各損害保険会社は実務上、外航の管理会社を共同被保険者として引き受けていること、及び共同被保険者になれないような管理会社は本来管理会社としての資格を有していないとの立場から、選択欄を削除して、本書式では管理会社が、本船の保険において、当然に共同被保険者となるものとして規定することとした。

なお、英国法では、保険契約の被保険者は、保険料の支払い義務を保険会社に対して原則として負うことになる。管理会社が保険料の支払いを保険会社に直接負うことを望まない場合は、本規定に修正を加えることが必要である。具体的には、船主は、「被保険者に管理会社を含めるが管理会社は保険料の支払責任を負わない」特殊な保険を用意することになる。わが国では、英国法とは異なり、管理会社が本船の船舶保険の被保険者に加えられただけで保険会社に保険料の支払義務を負うことはない。

◆第10条【下請業者】

乙は、甲の承諾がない限り、管理契約に規定する義務の履行を下請業者に委任することはできない。ただし、甲は、正当な理由のある場合を除きその承諾を拒むことはできない。下請契約が締結された場合であっても、乙は、甲に対する本契約上の義務の履行に関してすべての責任を負う。

管理会社に関しては、フィリピン等での海外子会社との関係などにより、下請けがどうしても必要な場合があるので、正当な理由がある場合は、管理会社は下請けに出すことができることとした。ただし、船主保護の精神から、下請契約が締結された場合であっても、管理会社は、船主に対する本契約上の義務の履行に関してすべての責任を負うとして管理会社の責任を残した。したがって、管理会社は、「船主が下請を了解したのだから下請業者に過失があっても管理会社に過失が無いので責任がない」という主張を行うことは本条でできなくなる。本条項はSHIPMANとほぼ同様の内容である。

◆第11条【本船の点検・書類の閲覧】

1. 甲は、本船の運航スケジュールに支障のない限り、乙に対して事前に通知を行った上、本船の点検を行う権利を有する。
2. 乙は、本契約期間中、甲の要求があったときは、本船の管理に関する書類を甲に閲覧させ、甲の費用でその写しを甲に提供しなければならない。
3. 乙は、常に正確な会計処理を行い、甲の要求があったときは、適切な時期に甲による

監査及び検査を行う機会を甲に与えなければならない。

本条は、管理会社の管理業務に対する船主の監督権を規定したものであり、管理業務を円滑に行うために、実務上は大きな意味を有する。

本条第1項では、船主の本船を訪問する権利を明確に認めるとともに、船主は、本船の運航スケジュールに支障のない限り、管理会社に対して事前に通知を行った上、本船の点検を行うとした。事前の通知をいつまでにするかなどの問題は、船舶のスケジュールも勘案し、健全なる船舶の管理慣行に従って解釈されるべきである。

本条第2項では、船主が本船の管理に関する書類の閲覧権を認めた。本船の管理に関する書類としては、本船のログブック、船長と管理会社との交信記録、ISM 関係の書類など広く本船上の書類が含まれ、船主の管理業務への監督権を保護するという本条の趣旨からいっても、管理会社に船主に対して秘匿すべき本船に関する書類というのは実務的に考えにくく、本条はできるだけ広く解釈されるべきである。

本条第3項では、船主が管理会社の管理契約の履行にかかわる経理処理に関する監査及び検査の権利を認めたものである。監査及び検査の具体的な方法としては、バウチャーの精査、入金関係の確認などが考えられよう。管理会社はあくまでも船主の代理人であるという観点に立てば、本条はできるだけ広く解釈されるべきである。

◆第12条【一般管理】

1. 乙は、第三者が関与する紛争が発生したこと、又は発生するかもしれないことを知ったときは、これを遅滞なく甲に通知しなければならない。
2. 乙は、本契約で定めた管理業務から発生する第三者とのあらゆる紛争を処理し、解決するよう努力しなければならない。
3. 紛争を処理するために弁護士等の専門家の起用が必要になったときは、やむをえない場合を除き、乙は、甲と協議しなければならない。

本条は、すでに規定した管理会社の業務に付随する管理会社の義務を規定したものである。本条による管理会社の義務は、第2条から第4条に規定した管理会社の義務を履行するための管理会社の付随的な従たる義務といえ、第2条から第4条に規定した管理会社の義務に特別な義務を本条により追加したわけではない。

本条第1項は、管理会社の船主に対する通知義務を規定したものである。船主は船舶融資契約上、紛争を金融機関に通知する義務がある。この点との関係上、管理会社が船主に通知義務を負うことは当然といえよう。

本条第2項であるが、第三者との紛争を解決するということであるが、あくまでも管理業務に付随する紛争である。例えば、技術管理を請け負った管理会社が、造船所との修繕費に関する意見の食い違いを解決するなどが典型例である。

弁護士法の関係上、管理会社は、船主の代理人として法律上の交渉を第三者と行うことはできない。管理会社が船主に代わって、船主の代理人として海事仲裁を行うことも困難と考える。

なお、商業管理を請け負わない管理会社が、基本的に傭船者との交渉を行う義務を負わないことはすでに第3条で説明したとおりである。

本条第3項において、やむをえない場合において管理会社が船主と協議することなく弁護士などの専門家を起用できる場合とは、具体的には、船舶が夜間に海難事故を起こし、至急弁護士を起用する必要があるが、管理会社の担当者が船主の担当者と連絡がつかない場合などが典型例として挙げられるだろう。船舶管理業務の緊急性、管理会社の業務の性格から言えば、本規定は広く柔軟に解釈されるべきであろう。

◆第13条【契約の解約】

1. 甲又は乙は、相手方が以下の各号のいずれかの状況に陥ったとき、又は本船が全損と

なったときは、何らの予告なく直ちに本契約を解約することができる。

① 破産、民事再生手続、会社更生の申立てがあったとき

② 営業を廃止し、又は清算に入ったとき

2. 甲の協力がないために、乙において本契約に定める管理業務を履行することが困難と認められる場合、乙は、相当の期間を定めて催告を行った後、その期間を経過してもなお甲が必要な協力を拒むときは、本契約を解約することができる。
3. 甲又は乙は、相手方が本契約の各条項に違反し、相当の期間を定めて催告を行った後、その期間を経過してもなおその違反を是正しなかったときは、本契約を解約することができる。
4. 甲が、本契約第6条の管理手数料及び／又は第7条の管理費用に関して、催告を受けた日より10日以内に、支払わないときは、乙は、本契約を解約することができる。
5. 甲又は乙が前各項のいずれかにより本契約を解約したときは、解約の原因を生じさせた相手方に対し、よって生じた損害の賠償を請求することができる。
6. 乙の責めに帰さない事由によって本契約が終了する場合において、関係法令等により雇止手当及び／又は下船費用が発生したときは、甲は、乙に対してその雇止手当及び／又は下船費用を支払う。雇止費用は、船員が所属する国の雇用契約又は労働協約の規定に基づいて支払われる。
7. 前各項によって本契約が終了したときでも、正当な理由のある場合を除き、乙は、甲のために必要なる措置又は処分を行わなければならない。この場合、甲は、発生した費用とともに、乙に報酬を支払わなければならない。ただし、第6条第1項の規定により、甲が乙に手数料を支払っているときは、第6条第1項の規定により手数料が支払われている間は、甲は、報酬の支払いを要しない。

本条は、管理契約の終了事由を列挙したものである。

ただし、本条は、民法あるいは破産法などの倒産法における契約の解約事由を制限する趣旨ではない。

本件における解約は、いわゆる遡及効をもたないものであり、解約までに当事者がそれぞれ相手方に有していた権利が解約により消滅するわけではない。

本条第2項は、第1条に定める船主の管理会社に対する協力義務を逆の立場から規定したものである。本条第2項における甲の協力がないために、乙において本契約に定める管理業務を履行することが困難と認められる場合の例としては、船主が保険を手配すべきであるにも拘らず手配しない場合、船主が必要な本船の修繕を許可しない場合などが挙げられる。

本条第5項における損害賠償請求権については、甲が解約した場合は、第8条に従うことを条件とし、乙が解約した場合は、第6条1項で定める第1部⑥欄の年間管理手数料の2ヵ月分とは別に、逸失利益等を請求権することとなる。

なお、実務上頻繁に問題となるのが、管理契約が終了した場合の管理会社の未払い管理手数料や立替船費に基づく本船の留置である。

実務上又は判例上は、このような管理会社の管理料を担保するための留置権は認められているようであるが、留置権は、法定担保物権であり法律上当然認められるので、契約において留置権を規定するのが理論的に当を得ないので、管理会社の留置権の存在を本契約で規定することは避けた。

立替払いしたものについても、船舶先取特権を認めるのが判例上確立しており（最高裁判所昭和59年3月27日）、学説もその結論に賛成している（落合、中田明、小島孝など）。管理会社が船主に代わって船員に対して船員費用を立替払いしたときは、管理会社は船員が船主に対して有していた船舶先取特権を船主に対して行使することができる。しかし、留置権と同様の理由で本書式では、船舶先取特権について規定しなかった。

◆第14条【係船】

本契約締結時に予想し得なかった事由により本船の係船に至ったときは、甲と乙は、誠意をもって管理手数料及び管理費用の減額等について協議しなければならない。

本条は、民法上の事情変更の原則を緩やかに具体化したものである。

本船が係船に至っても、本契約第6条で、船主は管理会社に管理手数料を支払わなければならない。ただし、係船に至った場合において、船主が傭船料を全額取得できない場合もあり、管理会社も管理の手間が少なくなる場合も考えられるわけであり、管理会社の手間の減少も考慮し、船主と管理会社は、管理手数料の減額の話合いを行うとした。ただし、本船が係船に至ったとしても船主が傭船者から傭船料を全額取得している場合は、この条項の適用の余地はないと思われる。また、本契約で規定する本船の係船は、契約締結時に予想しなかった長期間の係船が前提となると思われる、また、休航の原因が船主にある場合は本条の適用はない。

◆第15条【書類の返還】

乙は、本契約が終了したときは、理由の如何を問わず、船舶管理をするために甲から預かった本船の書類を甲に返還しなければならない。

本船の管理が終了した管理会社は、船舶管理をするために甲から預かった本船の書類を甲に返還しなければならない。返還の時期や方法については、健全なる船舶管理の慣行に従って決められるべきである。

ただし、未払い管理料などの回収を理由として、管理会社は、船舶管理をするために船主から預かった書類を、商法や民法の留置権に基づいて留置することは本条にかかわらず許されよう。

◆第16条【通知先】

甲及び乙が、それぞれ相手方に通知を行うときは、甲は、第1部①欄に記載された住所又は通知先に、乙は、第1部②欄に記載された住所又は通知先に、それぞれ行う。甲及び乙は、第1部①欄に記載された住所又は通知先を変更するときは、遅滞なくこれを相手方に通知しなければならない。

船主あるいは管理会社はパナマ会社であるが通知先が日本法人の場合もあるが、日本法人はあくまでも通知先にすぎず、通知先が日本法人ということから日本法人がパナマ法人の日本における支店あるいは事務所と看做されるという趣旨のものではない。

なお、通知先が変更した場合は、当事者は通知先の変更を相手方に通知する義務も本条は黙示的に含んでいると考えるべきである。

◆第17条【有効期間】

- 1 本契約は、第1部⑤欄表示の日まで継続する。その後については、本契約は、当事者の一方が相手方に書面で通知して終了するまで継続する。この場合、その通知がなされた日から2ヵ月経過後に終了する。本契約が終了したときは、理由の如何を問わず、乙は、本船の管理の変更が遅滞なく行われるために協力する義務を負う。
- 2 本条第1項の規定にかかわらず、本船が売却された場合は、甲は、本契約を解約することができる。ただし、甲は、本船売却1ヵ月前に、乙に対して解約の通知を行わなければならない。

契約の期間を定めたものである。

管理契約の終了に関する定めである。本件における解約は、いわゆる遡及効をもたないものであり、解約までに当事者がそれぞれ相手方に有していた権利が解約により消滅するわ

けではない。

なお、第1部⑤欄に期間の定めがない場合は、本契約は当事者の一方が相手方に書面で通知して終了するまで継続するが、この場合、その通知がなされた日から2ヵ月経過後に終了するという事になる。

◆第18条【守秘義務】

甲及び乙は、この契約に基づいて相互に知りえた相手方の機密事項及び本契約の内容を他に漏洩してはならない。

SHIPMANには規定されていないが、わが国の船舶管理における慣行を考慮して規定したものである。

当事者は本契約により守秘義務を負うほか、それぞれの従業員にも守秘義務を守らせる義務も本条により求められているといえよう。

守秘義務の内容は、船舶の仕組み関係、船舶に関する金融情報、船員の個人情報、事故歴、海難事故に関する機密情報、管理会社の営業上の秘密などが含まれよう。

本条による守秘義務は、管理契約の期間だけではなく、管理契約の終了後も当事者を拘束する。

裁判における証言など法律上当事者が機密事項などの公表を強制された場合は、当事者は守秘義務違反を行うこともあり得るし、このような場合まで本書式が当事者に守秘義務違反を問うものではない。このような法律上の証言が強いられた場合などは、当事者は適切な法的アドバイスを得ながら慎重に行動すべきである。

管理会社のISMマニュアルなど船主が管理会社から得た船舶管理のノウハウの船主による利用に関しては、管理契約終了後に船主と管理会社との間で紛争が発生することは少なくないが、本書式ではこの点は触れなかった。今後本書式の改正の際に議論が行われるべきであるが、当面は特約で処理すべき事項であると思われる。

◆第19条【仲裁】

1. 本契約に関して当事者間に争いを生じたときは、両当事者は、互いに話し合いの要請に応じ、誠意をもって解決するよう努力しなければならない。
2. 前項の話し合いによって当該争いが解決しないときは、社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会に仲裁を付託し、仲裁人の判断を最終のものとしてこれに従う。
3. 仲裁人の選任、仲裁手続その他仲裁に関する一切の事項は、仲裁付託時に施行されている社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会の仲裁規則による。乙への仲裁に関する書面の送達は、第1部①欄に定める乙の日本における住所に行うものとする。

内航船管理契約と同様に、仲裁の前に、当事者に話し合いの規定を設けた。ただし、当事者の話し合いに関する規定は、法的に強制可能なものではなく、あくまでも訓示規定と考えるべきである。「本契約に関して争いが生じたとき」には、不法行為に基づく損害賠償請求も含まれる。

なお、本書式の準拠法に関しては、NIPPONSALEをはじめとする海運集会所の他の契約書式と同様にあって契約書による準拠法の指定を行わなかった。本書式は、基本的には日本法に準拠することが想定されているが、海運集会所の仲裁実務においてはあえて準拠法を特に問題にせず、日本法だけではなく英国法や米国法の諸判例を参考にしながら実務に即した判断の行われることが少なくないので、準拠法をあえて本書式では指定しなかった。当事者が準拠法を指定したいという場合には規定すればよい。

■