

運送契約書・成約覚書(内航用)制定の趣旨

書式制定委員会 航海傭船契約書式改訂審議小委員会

は し が き

弊所の「航海傭船契約書」は、昭和35年12月に、内航海運市場を中心とする海運市場における航海傭船契約書としていかなきものとして改訂されたものであるが、爾来約10年経過し、その間、内航海運業界も変貌を遂げ、取引に使用される書式についても検討を要する時期に立ち至ったので、書式制定委員会（委員長岡英三氏）においてこの問題を採り上げ、協議の結果、必ずしも現行の「航海傭船契約書」の改訂ということにとらわれることなく、現下の内航海運取引の実状に適合した書式を作成するという観点から審議に当たらべきであるとし、一応、航海傭船契約書式改訂審議小委員会として発足することとし、関連各業界のご協力を得て、同委員会の委員を次の諸氏に委嘱した。

江口 武雄氏（江口汽船社長） 榎野 実氏（ジャパン近海常務取締役）
藤原 利夫氏（扶桑海運常務取締役）（榎野氏退任のため後任として委嘱）
佐藤 国吉氏（佐藤国汽船社長） 田島 茂氏（三井鉱山大阪支店長代理）
辻 正太郎氏（住友化学運輸部業務課副長）坪田 豊二氏（商船三井近海大阪支店長）
寺沢 可明氏（新和海運大阪支店長） 野坂 元興氏（富士製鉄原料部業務課原料輸送係長）
高橋 恒雄氏（新日本製鉄原料輸送開発室部長代理）（新日本製鉄発足により野坂氏と交替）
松本 泰徳氏（大窯汽船常務取締役） 三木 友輔氏（三洋海運社長）
山本 昂氏（三菱鉱業大阪支店石炭課長） 山下 実雄氏（神戸製鋼所大阪支社運輸管理部
運輸管理課長）

本小委員会は、昭和45年3月12日第1回会合を開き、委員長に三木友輔氏、副委員長に松本泰徳氏を互選し、審議に着手、爾来、真摯な検討を続け、11月20日開催の第16回小委員会において運送契約書、成約覚書両書式の成案を作成、12月15日開催の書式制定委員会に報告、その承認を得た。この間、案文、議事録の作成、資料の蒐集研究には事務局の山戸嘉一（常務理事 仲裁部長）国領英雄（仲裁部長代理・在阪神）が当り、審議には谷本裕範（仲裁部長代理・在東京）も参加した。

そこで、ここに両書式の制定の趣旨を当表する次第である。（詳細は、日本内航海運総連合会のテキストの1冊として作成された「解説」に発表しているので、同書にゆずる）。

第1章 基本方針

小委員会が本契約書審議にあたってとった方針は次のとおりである。

1. 内航海運業法の下における現下の内航輸送においては、特定の航海について、特定物品を運送するために、特定の「船舶の全部又は一部を以て運送契約の目的と為した」契約（いわゆる航海備船契約）よりは、むしろ大量貨物引受を目的とする運送契約の方が支配的であるとの現状分析に立脚し、その種の契約書式を新たに制定することとし、前者の目的のためには、現行「成約覚書」に準拠して簡易な書式を制定することとする。
2. ストライキ、特に海員のストライキについて最近問題が多く、かつ、その運送契約上の取扱に十分なものがないので、できるだけ実際処理に役立つストライキ条項を作成する。
3. 運送人の船舶の堪航能力担保責任、貨物の滅失・損害に対する責任を国際海上物品運送法の制定理由および現下の海法の趨勢にかんがみ検討する。
4. 本書式の体裁を使用上の便を考慮して、横書き、表裏二面刷とする。

第 2 章 表面事項の説明

「標題」

運送契約書

従来海運業界では、用語の当否は別として、船名未定で大量貨物引受を目的とする運送契約を「引受契約」と称してきたが（昭和13年6月30日、南洋材運送契約不履行事件仲裁判断、日本海事仲裁裁定全集 82 頁参照）、基本方針で述べたごとく、本書式もそのような大量貨物の運送を引受ける場合に使用される契約書式であることから、標題を「運送契約書」とした。

「前文」

（以下荷主）と
（という）

（以下運送
人という）

との間において、下記および裏面の条項に基づき、運送契約を締結する。

この契約での当事者とは、運送を依頼する者と運送を引受ける者であり、前者は、いわゆる荷主であるので、これを端的に「荷主」と表示することとし、後者は、船舶所有者のこともあれば、他の船舶所有者の船舶をもって運送契約をなす者もあるが、現行内航海運業法では船主を分って内航海運業者と内航貨渡業者とし、内航運送業を営むことのできる者は、前者に限っているので、この面からも、従来用いられてきた「船主」という表現は望ましくないということになり、これを「運送人」と称することにした。

「記載欄」

① 船	船
-----	---

専用船を使用する場合を除き、契約時に使用船舶は特定しないのが普通であるから、見出しを「船舶」とし、欄内に自由に記載できるようにした（第1条（使用船舶）参照）。

② 積	地
③ 揚	地

特になし（第3条（積揚場所）参照）。

④ 貨物の種類 および数量

運送人の引受ける貨物の種類および数量を記入するものであるが、この数量の貨物を運送人は④「運送期間」に定める期間内に運送することを引受けている。

⑤ 運賃率

1キロトンにつき〇〇円のごとく、運賃の率を定める欄である。

⑥ 運賃の計算

積高計算あるいは揚高計算のごとく運賃の計算方法を表示する欄である。

⑦ 運賃の支払	において現金払のこと。
---------	-------------

「積(揚)切時東京において現金払のこと」のように記載するわけであるが、「現金払」云々の不動文字は、Cash on delivery の原則より設けたものである。本欄のスペースを広くとったのは、種々の定め方を考慮してのものである。

⑧ 船内荷役	積地	手配	揚地	手配
		費用負担		費用負担

船内荷役を行なう者を手配する者、その費用負担者とは、通常一致するが、分離することもあることを考慮して、手配と費用負担の別を設けたのである。

⑨ 代理店	積地	揚地
-------	----	----

積揚地の代理店を記載する欄である。

⑩ 碇泊条件	積地	揚地
--------	----	----

碇泊期間は碇泊条件を通じて定まるものであるとし、その意味から、見出しを「碇泊条件」とした。もっともランニング・レディーズ3日というように記載すれば、結局は碇泊期間を定めたことになるが、条件という点に重きを置いたものといえよう。記載欄のスペースは、記載の態様を考慮して広くとった。

なお、碇泊条件としては、C・Q・D、ランニング・レディーズ、ウエザー・ワーキング・ディズを念頭においている。

⑪ 超過碇泊期間	
----------	--

超過碇泊期間に関する無用の争いを避けるため、その期間を約定しようという意図に出ずるものである(第7条(本船の発航)参照)。

⑫ 滞船料	1日につき
-------	-------

滞船料の額を定める欄である。「1日につき」とは、滞船料を重量トンあたりいくらと定めるにしても金額総額で決めるにしても適用される共通文言として採用したものである。C・Q・Dの条件の場合にも、滞船料の約定があれば、後日の紛争の回避に役立つであろう(第6条(滞船料・早出料)参照)。記入欄のスペースは、碇泊条件の場合と同一の理由による。

⑬ 早出料	1日につき
-------	-------

本欄は早出料の額を定めるためのものである(第6条(滞船料・早出料)参照)。

⑭ 運送期間	昭和 年 月 日より昭和 年 月 日まで
--------	----------------------

大量貨物の運送を引受けるわけであるから、その履行にはある程度の期間を要する。そこで通常運送期間が約定されているところより本欄を設けることになったのである。

【特約条項】

表面ならびに裏面の条項を変更したり、別途事項を規定したりする場合に本欄を使用する。

「末文および署名欄」

本契約を証するため本書2通を作成し、各自記名調印の上、互に1通を保有する。

昭和 年 月 日

荷主

運送人(内航運送業許可番号)

仲介人(内航運送取扱業許可番号)

本書作成通数を2通とし、荷主、運送人がそれぞれ1通づつを保有することとした。

運送人、仲介人については、内航海運業法との関連から、各業者の許可番号を附記されるよう配慮した。

第3章 裏面 条項

第1条【使用船舶】 運送人は、荷主の指示に基づき、本契約履行のために使用する船舶（以下本船という）を配船のつど、事前に、予定積高および積地回船予定日とともに荷主に通知しなければならない。

本条は、運送人が運送を引受けた貨物数量の運送を履行するためになすべき配船通知に関する規定である。

運送人は、一定数量の貨物の運送を行なうわけであるが、その運送に使用する船舶は、荷主の指示に基づき、表記①「船舶」欄において指定した船舶（その指定の方法は一定しない）のうちから選ばれる。

「荷主の指示に基づき」とは、荷主の船積指図と解されるが、その指図は、船積数量、積地、積出予定日等を示して個別的に、そのつど、なされることもあれば、積地、船積数量を包括的に指示して、そのつどの配船は、運送人の配船計画にまかされる場合とがある。前者の場合には、荷主から、船積数量が指示されるから、運送人は、その数量を運送できる船舶を配船しなければならない。もし、適船を配船できない場合には、第9条により、荷主の了承を得たりえて船腹の一部を利用して運送を行なうことになる。後者の場合は、どの船舶を使用するかは運送人の自由であるから、この場合には、運送人は、配船のつど、事前に、使用船舶を特定し、その予定積高および積地回船予定日を荷主に通知しなければならない。予定積高および回船予定日の通知は、荷主にあらかじめ積荷準備、手配をなさしめるためである。

第2条【堪航能力】 運送人は、本契約を履行するため、発航の当時、本船が堪航能力を保持するように相当の注意を払わなければならない。

本条は、運送契約履行のため使用される船舶が積地「発航の当時」海上における通常の危険にたえて安全に航海を行ないうる状態にあるよう注意を尽さなければならない旨を規定し、特にその担保責任については、現下の海法の趨勢等にかんがみ「相当の注意義務」とした。

第3条【積揚場所】 積揚地は、本船が安全に碇泊して船積又は揚荷できる場所とする。

積揚地における本船の安全性を保証する意味から、本条は、本船が船積または揚荷のため碇泊を要する場所は安全な場所で行なければならない旨を規定した。したがって、荷主はそのような安全な場所を指定することを要する。

第4条【積揚準備整頓の通知】 運送人又は船長は、積地において本船の船積準備が整ったときは荷主又は船積人に、揚地において本船の揚荷準備が整ったときは荷主又は荷受人に、それぞれその旨を通知しなければならない。

本条は、碇泊期間の開始との関連において積揚準備整頓の通知を規定した（第5条（碇泊期間の計算）参照）。通知の宛先として、契約の当事者以外に船積人、荷受人を含めることとした。なお、船積人または荷受人の所在が確知できない場合には、本条の通知は荷主に対してなせばよい（その効果については第5条第2項参照）。

第5条【碇泊期間の計算】 碇泊期間は、運送人又は船長が前条の通知を発した時から起算する。ただし、その通知が第1条により運送人の通知した積地回船予定日前になされたときは、荷主が荷役を開始した場合を除き、碇泊期間は開始しない。

2. 前条の通知をなす場合において、運送人又は船長が船積人又は荷受人の所在を確知できないときは、碇泊期間は本船の積揚準備整頓の時から起算する。
3. 船込のため直ちに指定の積揚場所に着埠、係留又は投錨できない場合、待機時間は、船積又は揚荷時間に算入し、転錨の時間を控除する。
4. 積地と揚地におけるそれぞれの碇泊時間は、通算しない。
5. 荷役不能の時間で本船の船体・機関の故障その他運送人の責に帰すべき事由による時間は、碇泊期間から控除する。

本書式では具体的な碇泊条件を規定していないが、現在内航海運業界で使用されている各種の碇泊条件のうちの一つが任意に採用されることを前提としている。そこで、本条では、各種の碇泊条件に共通する碇泊期間の計算規定を掲げた。

第1項 第4条との関連において碇泊期間の起算時を規定した。本項ただし書は、本船が積地回船予定日前に入港した場合における碇泊期間の起算の取扱いについて規定したものである。

第2項 積揚準備整頓の通知の宛先として船積人または荷受人を認めたところより、船積人または荷受人の所在が確知できない場合の処理について規定した。

第3項 船込による待機のため喪失する時間についての取扱いに関する規定である。転錨時間は、待機場所が港の内外いずれにあるを問わず、待機場所から積揚場所までの時間を不算入とした。

第4項 積地の碇泊期間と揚地のそれとを通算しない旨を規定した。

第5項 荷役不能の時間で、運送人の責に帰すべき事由によるものを碇泊期間から控除する旨の規定である。

第6条【滞船料・早出料】 本船が碇泊期間（C・Q・Dの場合は相当の期間）を超えて碇泊したときは、荷主は、運送人に対して表記の滞船料を支払わなければならない。

2. 碇泊期間内に船積又は揚荷が終了したときは、運送人は、未使用の碇泊期間に対して表記の早出料を支払わなければならない。ただし、C・Q・Dの場合は、この限りでない。

第1項 滞船料に関する規定である（⑫「滞船料」参照）。C・Q・Dの場合も、碇泊が相当の期間を超えたときは滞船料の支払を要することを明規した。

第2項 早出料に関する規定である（⑬「早出料」参照）。C・Q・Dの場合に本項の適用がないとしたのは、C・Q・Dの概念により導かれたものである。

第7条【本船の発航】 滞船料を支払う場合といえども、積地において約定超過碇泊期間（C・Q・Dの場合は相当の期間）経過の後には、船長は、直ちに本船を発航させることができる。

滞船料を支払う場合であっても、積地における本船の碇泊が長びいた場合には、適当な時期をもって本船の発航を認めようとの趣旨によるものである。この適当の時期を劃すため「超過碇泊期間」を約定することとした（⑭「超過碇泊期間」参照）。

第8条【貨物の満載】 荷主は、本船の船脚又は船腹の許す限り、貨物を満載しなければならない。

引受貨物数量が包括的に定められ、その貨物の運送が運送人の自主的配船によりなされる場合、荷主は、配船された船舶の船脚または船腹の許す限り、満載しなければならない、という趣旨である。荷主から、各別の船積数量の指示があった場合は、運送人の側において指示数量を運送できる船舶を手配しなければならないことはいうまでもない。

第9条【船腹の一部利用】 運送人は、荷主の了解を得て、本契約の履行に支障をきたさない範囲で本船の船腹の一部を約定貨物以外の貨物の運送にあてることができる。

本条は、運送人の運送契約の履行のためにする配船繰りに融通をもたせようとの趣旨から定められたものである。とくに、前条の説明後半のような場合において、一定の条件のもとに、余積利用あるいは積合せによる履行が認められることになる。

第10条【デッド・フレイト】 荷主の都合により、又は第7条により本船が発航し、第8条による貨物数量を船積できなかった場合、荷主は、運送人に対して船積すべき貨物数量に対する全額運賃を支払わなければならない。

荷主において本船に船積すべき貨物数量を、自己の都合により船積できなかった場合、または超過碇泊期間を超えるまでに船積できず本船が発航した場合の各場合に船積できなかった数量に対してもなお運賃の支払を要するとの趣旨である。

第11条【荷役用具の使用】 ウインチその他本船備付けの荷役用具で積揚荷役に必要なものは、荷主において使用することができるが、その使用に関しては船長の指揮監督に従わなければならない。

本条は、荷主の荷役用具使用について定めたものであって、いやしくも本船が備付けている荷役用具で、荷主が積揚荷役に必要とするものは、運送人はこれを使用に供さなければならない、とするものである。

第12条【甲板積】 運送人は、甲板積貨物の流失および損傷については、その責に任じない。

本条は、慣習あるいは特約により貨物が甲板積とされた場合に、当該貨物の流失、損傷についての責任は、運送人の負うものでないことを明定したものである。

第13条【危険品】 荷主は、運送人の承認を得なければ、発火性、引火性、爆発性、有毒性その他の危険性を有する貨物を積載することはできない。

ここで危険品とは、船体、人命、他の貨物に危害を及ぼすごときものを指称すると考えられるが、今日、化学工業の発達に伴ない、その質量ともに増大しているので、これを一義的に決定することは困難である。しかし、危険品たるものを積載するには、当然のことながら、運送人の承認を要するとした。

第14条【特殊貨物】 荷主は、特別の注意又は取扱を要する貨物については、あらかじめ運送人又は船長にその旨を通知し、その承認を得なければならない。

2. 前項の通知がなかった場合には、運送人は、特別の注意又は取扱をしなかったことによって生じた損害については、その責に任じない。

本条は、重量物、高価品のごとく、運送、保管等について特別の注意または取扱を要する貨物についての規定である。このような貨物を積載するについては、運送人等に対する通知、承認を要するものとした。

第15条 【船積不能】 船長が、荒天、減水、結氷、結氷、変乱等天災不可抗力のためとうてい船積を終了する見込がないと認めるときは、運送人又は船長は、荷主にその旨を通知し、貨物の全部又は一部を積残して直ちに本船を発航させることができる。事前に通知できない場合は、発航後遅滞なくこれをしなければならない。

2. 前項の場合、運送人は、表記により積高に従って運賃を取得するものとし、貨物の積残しについては、その責に任じない。
3. 第1項の場合、運送人は、荷主に通知して近接港においての他の貨物を積取ることができる。

本条は、相当の時間的継続を伴った天災不可抗力によって本船の船積が不能になった場合の処理規定である。

第1項 船積不能の場合における運送人または船長の発航権について規定した。

第2項 船積不能の場合の運賃その他の処理規定である。

第3項 船積不能によって生じた余積の利用のための近接港への寄港を認めたものである。

第16条 【揚荷不能】 船長が前条と同一の理由によりとうてい揚地に入港し、又は揚荷をすることができないと認めるときは、運送人又は船長は、荷主の危険と費用とにおいて付近の安全な場所に揚荷することができる。この場合、前条に準じて荷主にその旨を通知しなければならない。

2. 前項の場合、運送人の一切の責任は、この揚荷によって終了する。

前条と同一の理由により揚荷不能となった場合の処理規定である。

第17条 【相互免責】 官憲又はこれに類する者の抑留その他の処分、内乱、暴動、海賊、匪賊、船員の匪行、ストライキ、ロックアウト、火災、衝突、座洲、座礁、沈没、投荷その他天災不可抗力により生じた損害については、当事者互に賠償の責に任じない。

本条は、本条に具体的に列挙する事由および天災不可抗力によって生じた損害につき当事者は互に相手方に対して損害賠償の請求をしない、という趣旨のものである。

第18条 【運送人の免責】 運送人は、船長その他の船員が適当な注意をしてもなお貨物に損害が生じた場合には、賠償の責に任じない。

2. 船長その他の船員の航海上の過失による貨物の損害についても賠償の責に任じない。

第1項 運送人は、自己またはその使用する者が貨物の受取、引渡、保管および運送に関し注意を怠らなかったことを証明しなければ、貨物の滅失、損傷または延着について、損害賠償の責任を負わなければならないのであるが、船長その他の船員が適当な注意を払ってもなお生じた貨物の損害については、運送人の責任を免除する、というものである。

第2項 航海過失免責の規定である。

第19条 【補償】 荷主の請求により船長が船荷証券その他の類似証券に署名した結果、運送人が第三者に対して本契約以上の責任を負った場合、荷主は、運送人に補償しなければならない。

本条は、本運送契約に基づき船荷証券その他の類似証券を発行した場合に生ずる運送人の責任問題を運送人と荷主との補償関係として処理しようというものである。

第20条 【離路】 本船は、人命、財産若しくは船舶の救助又は救助のための曳船、避難、必要品の積込、船員又は貨客に関する出来事その他正当な事由があるときは、航海の順序又は航路を変更することができる。この場合、運送人又は船長は、その旨を遅滞なく荷主に通知しなければならない。

本条は、離路に関する規定であるが、一般に、正当な事由の存する場合は、当該離路は許されると解される。

第21条 【運賃その他の請求権】 本船が積地発航後本船の事故その他不可抗力によって航海を中止した場合でも、運送人又は船長は、運賃、付随の費用、滞船料、立替金および共同海損又は救助のため荷主の負担しなければならない金額について請求権を失うことはない。

2. 前払運賃は、貨物の滅失又は毀損、航海又は運送の中止のいずれを問わず、返還しない。

第1項 既に発生している運賃その他のものに対する請求権は、航海中止の場合でも失われぬ旨の規定である。なお、相互免責（第17条）の効果は、これらの請求権に影響するものではない。

第2項 業界における前払運賃確定取得の特約を明記したものである。

第22条【貨物の留置】 運送人又は船長は、本契約による請求金額について貨物を留置し、かつ、その支払を受けるために貨物を競売することができる。ただし、貨物を競売してもなお全額の支払を得ることができない場合には、その残額につき荷主に対して請求することを妨げるものではない。

本条、運送人の留置権について規定したものである。ただし書には、債権残額については一般債権としてなお債権が存在するものであることを説明した。

第23条【ストライキ】 ストライキ又はロックアウトの通知があったときは、それに関係ある当事者は、その旨を直ちに相手方に通告し、当事者双方は、その通告に基づき本船の履行すべき契約の処理について協議するものとする。

2. 本船の積地到着前は碇泊期間開始前に貨物の船積を妨げるストライキ又はロックアウトが発生したときは、当事者は、いずれも本船の履行すべき契約を無償解除することができる。碇泊期間開始後貨物の船積を妨げるストライキ又はロックアウトが発生したときは、荷主は、相当の滞船料を支払って本船を待泊させるか、又は荷主の費用をもって積地を変更するか、いずれかを選ぶことができる。本船を待泊させた場合において、待泊が相当以上に長期にわたるときは、運送人又は船長は、荷主に通知のうえ本船を発航させることができる。本船が船積開始後ストライキ又はロックアウトが発生し、又はその発生が明確になったときは、当事者は、いずれも一部貨物を船積して本船を発航させることができる。この場合、荷主は、積高による運賃および滞船料（もしあれば）を支払わなければならない。運送人は、近接港において他の貨物を自由に積取ることができる。
3. 本船が揚地又はその港外に到着した際貨物の揚荷を妨げるストライキ又はロックアウトが進行しているか、又は到着後発生したときは、荷主は、許容碇泊期間終了後ストライキ又はロックアウトの期間に対して滞船料の半額を支払って本船を待泊させるか、又は荷主の費用をもって安全に揚荷できる近接港に揚地を変更するか、いずれかを選ぶことができる。本船を待泊させた場合において、その待泊が相当以上に長期にわたるときは、運送人は、第16条（揚荷不能）の規定を準用して揚荷することができる。
4. 海員に関するストライキ又はロックアウトによる喪失時間は、碇泊期間に算入しない。

今日ストライキは契約当事者にとって不可抗力的なものと解せられ、ストライキによって生じた損害は相互免責とされているが、本条は、かかる状況にかんがみ、一方においてストライキによる損害の拡大をできるだけ回避しつつ、他方、その発生した損害は契約当事者の一方だけの負担としないで荷主と運送人との間でその損害を公平に分担し、もってストライキを切抜けようとの基本的な立場から規定されたものである。

第1項 ストライキまたはロックアウトの主体から契約当事者への通知があれば、これをそれぞれの相手方に通告し、本契約の履行をどうするかについて協議決定することをねらいとして、広く適用されることを想定している。

この段階においては、ストライキははまだ実行されていないが、少なくともストライキの通知があった以後においては、本契約上生ずることあるべきあらゆる事態についての処理を考慮できるし、また考慮すべきものと考えられる。

本規定は、ストライキ通知のあった際に配船を予定されている本船についてのみ規定しているが、次航、次々航等々の配船予定船舶についても協議できるし、また、配船を取り止めた場合、引受貨物の運送をどうするか、つまり配給を中止した分については、それだけ引受貨物数量を減少したことになるか、といった問題についても協議が及ぶものと考えられる。

このように第1項はストライキ突入前における協議規定として弾力的な運用をめざしているが、第2項以下では、現実にはストライキまたはロックアウトが行なわれる局面での問題の処理を採りあげている。

第2項 積地におけるストライキまたはロックアウトに関し、その発生時点における処理について規定する。

- (1) ストライキまたはロックアウトは「貨物の船積を妨げる」と規定されているが、その範囲は、積地における船積作業の慣習によって決定されるべきもので、一義的にこれを決定することはできない。また一方、本契約

の履行という点より考えれば、これをあまり広範囲に解することを妥当でない。

- (2) 積地における第一の場合は、本船の積地到着前または碇泊期間開始前である。

碇泊期間開始前とは、入港後碇泊期間開始前であって、通常の場合は、碇泊期間の開始は船積準備整頓の通知と即時的であるから、この場合は、船込で待機中をいうことになる。この待機は、碇泊期間の進行をもってなす待機とは異なる。

この場合は、碇泊期間の開始のある以上、本船側としてはすでに船積中と異ならない状態におかれても、もはや解除はありえない、という観点より、それ以前の状態を設定し、当事者いづれからも当該航海のみの無償解除を認めたのである。

- (3) 第二の場合は、碇泊期間開始後である。この場合には、荷主につぎの選択を許容している。

(イ) 相当の滞船料を支払って本船を待泊させる。

(ロ) 荷主の費用で積地を変更する。

相当の滞船料というのは、約定滞船料を中心に適当な範囲内で決定されることになる。ランを切った場合はともなく、C・Q・Dの場合にはとかくルーズに解され、特に相当長期に待泊した上で見切出帆の行なわれる場合には、船舶側の保護に欠ける憾みがあるから、この場合の相当の滞船料はC・Q・Dの場合にも適用あるものだというべきである。

本船側のストライキまたはロックアウトの場合には、本船自体が航行できないのであるから荷主の選択権行使の余地はなく、その時間は運送人側の損失となる（第4項参照）。

積地変更の場合に荷主が負担すべき費用とは貨物に関する費用である。

(イ)の場合に、待泊が相当以上に長期にわたる場合には、本船の発航を認めた。この場合、荷主は、すでに生じた滞船料を支払わなければならない。

- (4) 第三の場合は、船積中である。海員ストライキの場合、ストライキが発生すれば、本船は出航できないので、この場合には、ストライキ突入直前に本船を出航させることのできる余地が必要であるとして、「発生が明確になったとき」と規定した。この趣旨は、解釈を厳格にして、他の類似の場合にも適用される。

この場合は、当事者いづれからも一部貨物を積載して本船を発航させることができる。運送人は、積高運賃の取得と余積利用権をもつに至る。もっとも余積の利用については荷主の利益をも考慮しなければならないことはいうまでもなからう。

第3項 揚地に関するストライキ条項である。本項では、ストライキまたはロックアウトが、本船が揚地またはその港外に到着したとき発生しているか、また到着後発生した場合につき、荷主に次の選択をなさしめる。

(イ) 許容碇泊期間終了後ストライキまたはロックアウトの期間に対して滞船料の半額を支払って本船を待泊させる。

(ロ) 荷主の費用で揚地を変更する。

(イ)の場合、滞船料の半額としたのは揚地という点を考慮し、公平の観点によるものであるが、その支払は、許容碇泊期間終了後のストライキ・ロックアウトの期間に対してなされる。

なお、待泊が相当以上に長期にわたる場合は、運送人は、揚荷不能の規定を準用して、揚荷を完了することができる。

第4項 海員ストライキ、それに対抗する本船のロックアウトの場合、現実の処理に従い、その喪失時間を不算入とし、本船側の負担としたもので、第2項、第3項の該当する場合に適用されることになる。

第24条 【共同海損】 共同海損は、西暦1950年のヨーク・アントワープ規則に従ってこれを処理する。

共同海損の処理は、西暦1950年のヨーク・アントワープ規則に従ってなされるものであることを規定した。

第25条 【契約違反】 本契約に違反したものは、よって生じた損害を相手に支払わなければならない。

違約者は、違約者に対しその被った損害を賠償しなければならない旨を規定したものである。

第26条 【仲裁】 本契約に関して当事者間に争いを生じたときは、各当事者は、社団法人日本海運2字抹消 集会所（東京／神戸）に仲裁判断を依頼し、その選定に係る仲裁人の判断を最終のものとしてこれに従う。

2. 仲裁人の選定、仲裁手続、その他仲裁に関する一切の事項は、社団法人日本海運集会所の海事仲裁規則による。

仲裁判断による争いの解決は、当事者間における本条のごとき合意（仲裁契約といわれる）に基づいてなされるのである。

本条は、当事者間の本運送契約上の争いを社団法人日本海運集会所の仲裁に附託する旨の合意を示す。

第4章 成約覚書

内航業界における書式使用の実情にかんがみ、一航海用の簡易な契約書式として、昭和35年改訂「成約覚書」に依拠して作成した。

「標題」

成約覚書

書式の簡易性にかんがみ、航海備船契約書用の成約覚書と同じ標題を採用した。

船名 (内航許可番号)	総トン数	トン
	積載総重量トン数	キロトン

この場合は、船舶がはじめから特定されるので、船名ならびに総トン数、積載総重量トン数を表示することとした。

本項では特に、内航海運業法に準拠して船舶についてその内航許可番号を記入することとした。

積地	
----	--

特になし。

揚地	
----	--

特になし。

貨物の種類および数量	船脚又は船腹の許す限り満載のこと。 増減運送人任意のこと。
------------	----------------------------------

現実の船積数量は、船長が積地における諸種の事情を勘案して決定することになるが、それは表示重量トンを中心にして一定の増減があり、その範囲で、船脚又は船腹の許す限り満載となるべきものである。

運賃率	
-----	--

特になし。

運賃の計算	
-------	--

運送契約書式の当該見出しに合わせた。

運賃の支払	において現金払のこと
-------	------------

前項同様運送契約書式の当該見出しに合わせ、末尾文言も同様不動文字として印刷することとした。

船内荷役	積地	手配	揚地	手配
		費用負担		費用負担

特になし。

代理店	積地	
	揚地	

特になし。

出荷主	連絡先
受荷主	連絡先

出荷主、受荷主は不要ではないかとの意見もあったが、運送契約書の場合と異なり、運送業者間における貨物の融通のためのトリップ・チャーターでは、出荷主、受荷主を明示しておく必要もある、として設けた。

碇泊期間	積地	揚地
特になし。C・Q・D、ランニング・レイデイズ△△日（あるいは1日につき〇〇トン）、ウェザー・ワーキング・デイズ××日（あるいは1日につき△△トン）のごとく記載し、碇泊期間を定めることになる。		

超過碇泊期間
運送契約書式にならい、本項を設けた。

滞船料	1日につき	早出料	1日につき
特になし。			

積地回船予定日	昭和年月日	解約期間	昭和年月日
通常のトリップ・チャーターの書式にならい、本船の積地回船予定日を明示するため、「積地回船予定日」の記入欄を設けた。 解約期日とは、運送人が本船を積地に回航しうる最終日であって、運送人は、たとえ期日回航が明らかに不可能であっても回航の義務を免れるものではない。とされている。			

仲介手数料
特になし。

本書に記載のない事項については、昭和45年12月社団法人日本海運集会所書式制定委員会制定運送契約書条項（仲裁条項を含む）による。

本覚書は、運送契約書とともに内航海運界に使用されるので、各運送条件は、結局、運送契約書式の定めるところによることになる。そこで本項はその旨を規定した。具体的には運送契約書式裏面条項の第2条以下が適用されることになる。

なお、仲裁契約は訴訟法上の契約であって、明示文言なき限り、運送契約書仲裁条項を含むものでないから、この点を明確にし、仲裁契約をも有効に成立させるため、特に「仲裁条項を含む」と規定したのである。

摘要
特になし。運送契約書式の特約条項欄と同じ目的のために使用される。 「末文および署名欄」

以上の成約を証するため、本書通を作成し、各自記名調印して、
昭和 年 月 日
荷主

が、これを保有する。

運送人（内航運送業許可番号）

仲介人（内航運送取扱業許可番号）

末文の表現については特になし。本覚書の作成通数、保有者を当事者の任意とした。運送契約書にならい、契約当事者を荷主、運送人と表示することにした。なお、運送人、仲介人については、内航海運業法によって付与されている許可番号を付することにした。

以上