

昭和二十六年七月

標準傭船契約書制定の沿革

法財
人團
海事文化研究所

目次

はしがき

第一章 標準書式の制定

第一節 神戸海運業組合の書式制定經過

第一款 定期備船契約書

第二款 運送契約書

第二節 神戸海運業會所の書式制定經過

第一款 書式制定委員會

第二款 制定趣旨

(附) 兩書式の全文比較

第二章 海運業會所書式の變遷

第一節 昭和四年改訂

第二節 昭和十年改訂

第三節 昭和十三年改訂

第四節 裸備船契約書の制定

(附) 裸備船契約書々式

第三章 統制書式

第一節 戦時特約條項の制定

第二節 運航委託契約書及び裸備船契約書追加條項

第三節 海運統制委員會查定のランニング・レール

一 特約條項

(附) 「ランニングより除外すべき休日と滞船料早

出料の關係に就ての解釋例示」及び「船舶運

營會滞船料及び早出料計算法」

第四節 戦時備船契約書と船舶使用令書

第五節 戦時運送契約書

(附) 戦時運送契約書々式

第四章 戦後に於ける運營會書式

第一節 戦時運送契約書の改訂

第二節 特殊定期備船契約書の制定

(附) 特殊定期備船契約書々式

第五章 戦後に於ける海運業會所書式の推移

第一節 裸備船契約書の改訂

第一款 改訂委員會設置の経緯

第二款 改訂要旨

第二節 運送契約書及び定期備船契約書の改訂

第一款 改訂委員會の設置

第二款 改訂要旨

標準備船契約書

制定の沿革

高橋正彦

はしがき

社団法人日本海運集會所制定にかゝる各種備船契約書については敗戦後の我國情に適應せしめる目的を以て昭和二十二年取り敢えず一應の改訂を行つたのであるが、當時の海運界は尙運營會制度を基礎とする過渡的段階にあつたためその變則的條件に納められて充分の修正を加へることができなかつた。然るに其後海運は民營に還元され外航配船も相次いで實施を見るに至つたので、昭和二十六年一月海運集會所では新たに特別委員會を設置して之等備船契約書に對し徹底的の再檢討を加へるとの方針を決定した。依つてその準備として先ず標準契約書が始めて採用せられた大正末期に於けるその制定理由並びに爾後今日に至る迄の各時期に於ける改訂事情を明らかにするた参考資料を作成することとなつたが、一般の便宜をも考へて私はこれを雑誌「海運」誌上に四回に亘つて連載した次第である。

の小文を根本的に書き改めて一冊にまとめることとしたのである。斯様な譯で本冊子の内容は雑誌「海運」に掲げたものに比較するとその量に於て殆んど倍加されて居るのみならず、必要な書式も大体収録することができたので、現在の標準契約書を理解する上に一應の役目を果せるのではないかと考へる。戦災で多くの資料が亡失した今日斯る非經濟的な仕事を試みる好事家も少ないであらうと想像されるから、この回顧的記録もその點で強ち無意味ではあるまいと思ふのである。終りに本冊子刊行のため種々配慮を受けた海事文化研究所主事丸岡輝次君の好意に對し深く謝意を表するものである。(二六・六・二〇)

第二章 標準書式の制定

第一節 神戸海運業組合の書式制定經過

第一款 定期備船契約書

神戸海運業組合は明治三十四年十月以來日本船主同盟會に所屬していた神戸在住の船舶代理業者及び海運仲立業者が大正三年五月十六日同會より分離して創立した團體であるが、次第にその基礎が確立するに至つたので大正九年一月七日の評議員會に於て備船契約書統一問題の調査

を行うことに決し一月十三日より上西龜之助、西川莊三、村田彌太郎、福原芳次、石田貞二、増田稻三郎、三上清一郎、甲斐線、松井久男、戸田實、三原美男の諸氏會合して當時各船會社に於て使用されつゝあつた書式を參考として同年三月つゝあつたに一先草案を脱稿した。次で翌大正十年十二月改めて上西龜之助、三原美男、佐藤國一、川瀬俊繼、田中卯三郎の五氏を特別調査委員に選任して之に再檢討を加へ、日本船主協會、備船者同盟會及び各地海運業組合の批評を求めた上同組合特別調査委員會及び評議員會に於て調査し、更に大正十一年三月十四日及び同月二十二日臨時組合總會を開いて議決、案文を決定した。

然るに同書式を實際に使用して見ると若干その解釋に疑問を持つ個所が發見せられた爲め之を改訂することとなり、大正十二年十一月次の改訂委員を選任、調査研究を續けることと約半年の後漸く改訂案を完成したので大正十三年四月二十九日の定期總會に附議して更に二、三の修正を施した上決定した。

第二款 運送契約書

定期備船契約書の標準化に成功した神戸海運業組合は續いて大正十一年六月十七日開催の第五回評議員會に於て約契送運書の統一書式を作成

することに決定し、右委員として次の諸氏を委嘱した。

- 「制定委員」石田貞二、畑茂
- 二宮純一、中井昌雄
- 佐藤國一、福原芳次
- 田中卯三郎

後福原氏に代つて川瀬俊繼、三上清一郎の二氏が参加し、委員は總計八名となつた。而して同委員會は同年十二月に一應草案を作成したが、更に修正の上翌大正十二年四月六日の臨時總會に於て石田委員長より經過報告を行い、逐條討議の後二、三修正意見を參酌、字句修正を評議員會に一任して可決した。依つて同月九日の第二十回評議員會に於て懸案の字句修正を特別委員に附託し、同十八日第二十一回評議員會に於て石田委員長よりの報告を承認、案文を決定したのである。

第二節 海運集會所の書式制定經過

第一款 書式制定委員會

株式會社神戸海運集會所は大正十一年九月八日に創設せられ、商談室の設置、海運情報の提供に次いで大正十五年六月商談、仲裁、總務の三部制評議員制度を設けて仲裁機構を整備したが、之と呼應して海運取引に於ける正しき商慣習を確立する爲め各種の標準的契約書式を制定することとなつた。斯くて左記八名の書式制定委員を任命して先ず「運送契約書」より着手することとし、同年中

に五回會合して大体審議を終了、翌昭和二年一月二十六日草案を脱稿したので二月十日の評議員會の可決、三月二十五日の取締役會の承認を経て發賣の運びとなつた。

「制定委員」(〇印委員長)

三井物産 伊坂誠之進
五光商會 田中卯三郎
大阪商船 松原季九郎
山下汽船 門松 經元
日本郵船 河原 慎男
國際汽船 田村 國助
同(臨時參加) 荒木 忠雄
内田汽船 三原 美男
鈴木商店 長束 昭

書式制定委員會は昭和二年二月二日より「定期備船契約書」の制定につき審議を開始したが、逐次委員を増加して左記十五氏により前後十五回審議の結果昭和二年五月二十日の第十回商談部會に於て原案を可決、六月十日の第四回評議員會及び五月二十三日の取締役會の承認を経て直ちに印刷に附せられた。

「制定委員」(〇印委員長)

三井物産 伊坂誠之進
五光商會 田中卯三郎
大阪商船 松原季九郎
同 奧村 經元
山下汽船 門松 經元
日本郵船 河原 慎男
國際汽船 田村 國助
内田汽船 三益 二郎
鈴木商店 長束 昭

橋本汽船 川瀬 俊繼

大阪船主會 菊地益次郎

山本汽船 田中 省吾

岸本汽船 米田 豐治

原汽船 原 萬一郎

矢吹汽船 矢吹 禎一

第二款 制定趣旨

昭和二年の契約書書式は何れも「神戸海運集會所制定」と呼ばれているが、實質的には海運業組合大正十二年制定の「運送契約書」及び同十三年改訂の「定期備船契約書」を基本とした訂正版である。元來組合書式は別段の不便もなかつたのであるが、實際上一般に使用されなかつたので、海運集會所の創設を機として一般に普及せしめる爲め特別の書式を制定するに至つたもの、様である。今「運送契約書」につき主なる制定理由を示せば次の通りである。(條文については後掲の各條項を参照して頂き度)。

(一) 本書式は主として近海の石炭輸送に使用する場合を考慮し、併せて木材、雜貨にも利用し得るものとした。
(二) 改正商法に従つて用語を改めた。即ち「積荷」「荷揚」を夫々「船積」「第一條十四項」、「揚荷」(第七、八條)とし、第二條の文言を改め、第十四條一項の「運賃」の次に「附隨ノ費用」を追加した。
(三) レーデースは從來通りC。

Q・Dを基準とし、ランニングを切つた場合に付ては別に特約條項を設けることとした(第七、八條)。

尙第八條第二項の「艇、入夫」は「艇入夫、船内入夫、上屋入夫等總ての入夫」を含む趣旨で、單に「艇入夫」のみを指すものではない。

(四) 船主の利益を擁護する立前から滞船期間に關する條項を新設した(第九條一項未段)

(五) 揚荷不能の場合に於ける船長の責任制限に關する條項を新設した(第十一條)

(六) デイゼル船の場合にも適用し得る様「燃料石炭」を「燃料」に改めた(第十三條、定期備船第一條、四條、七條、二十五條、三十四條等)

(七) 關東大震災の事例に鑑み「政府」以外の公共團體による備船も豫想せられるので適用の範圍を廣くする爲め「政府」を「官公署」と改めた(第十五條二項、定期備船第三十七條三項)

(八) 共同海損の精算を一九二四年ヨーク・アントワープ規則に準據することとした(第十七條、定期備船第三十三條)

(九) 仲裁判斷については既に海運集會所の書式である以上當事者間に異議を生じた場合は總て海運集會所の仲裁に一任すべきものであるが、集會所仲裁規定に依れば仲裁依頼は兩當事者連署の上で之を爲すことになつていたので、萬一事件發生

の際一方が集會所に一任するに拘わらず他方が之を肯んぜざる場合は法律上有效なりやの問題を生ずる。依つて同仲裁規定を修正すると同時に仲裁依頼に付ては當事者の一方が應ぜざる場合は單獨に之を行ひ得る旨明記することとなつた(第二十條、第二十一條、定期備船第三十九條、四十條、註)。

【註】昭和二年制定の書式に於て最も著しい特色を示しているのはその仲裁條項である。元來海運業組合制定書式に掲げられた仲裁條項では、當事者間に争を生じたときは我が民事訴訟法第七八八條の趣旨及び諸外國の一般的慣習に従つて當事者が各一名の仲裁人を選定するか、萬一右仲裁人間で問題を解決し得ない場合は、仲裁人は更に一名の判定者を選定する、但し右仲裁人が判定者の人選につき意見の一致を見ないときは神戸海運業組合にその選定を委任する、又當事者の一方が仲裁人の選定を拒絶若しくは遅延した場合には相手方は之を督促し其後二週間を経過したときはその選定を神戸海運業組合に依頼することができる、とされていた。即ち組合書式に於ては原則として各當事者が自ら仲裁人を選定し、たゞ仲裁人間に判定者の人選につき意見の一致を見ない場合及び當事者の一方が仲裁人を選定しない場合に始めて海運業組合に判定者或は仲裁人の選定を依頼することになるのである。然るに昭和二年制定の海運集會所書式に於ては、「當事者間ニ異議ヲ生ジタルトキハ双方ハ神戸海運集會

所ニ之ガ仲裁ヲ依頼シ其選定ニ係ル仲裁人ノ裁決ヲ以テ最終トシ」と規定して仲裁人ノ選定を全然海運集會所に一任してゐるのである。此の點は非常な進歩であると言ふことができる。但し當時は未だ本條項の法律的性格に關して充分の認識が無かつたものゝ様で、當事者の一方のみ仲裁依頼に關して特別の規定を設けると共に之に適應せしめる爲め昭和四年二月十五日開催の仲裁部會に於て仲裁部細則第四條、第五條の一部並びに仲裁契約書及び單獨仲裁誓約書を夫々改訂することとなり、同六月十八日の評議員會及び六月二十五日の取締役會に於て可決確定した。改訂條文は次の通りである（太字は改訂箇所を示す）。

第三、仲裁手續ニ於テ當事者ヲ審訊セザリシ時又ハ仲裁判斷ニ理由ヲ付スル事ヲ省略シタル場合ト雖モ當事者ハ之ヲ以テ仲裁判斷取消ノ理由トナサザルコト

第四、紛争事件ニ就キ當事者間ニ別段ノ仲裁契約存スル場合ト雖モ該契約ハ當然其効力ヲ失ヒタルコト

第五、事件ニ關スル訴訟ノ管轄ハ神戸區裁判所又ハ地方裁判所ト指定スルコト

第五條、當事者間ニ單獨ニ仲裁判斷ヲ依頼スルコトヲ得ル契約アルトキハ其一方ハ之レニヨリ單獨ニ仲裁ヲ當所ニ依頼スルコトヲ得此場合依頼者ハ依頼書及第四條第一號乃至第三號及第五號ノ規定ニ準據スル誓約書ニ捺印シタル上準備書面ニ通テ添附シテ當所ニ差出スベシ

以上の外「定期備船契約書」については尙次の如き改訂が行われた。

(一) 荷役用具中「ロープ・スリング」は本船にあれば備船者に提供するが、原則として備船者の負擔となるべきものである。故にその趣旨を明らかにする爲め、「備船者負擔費用」中に「ロープ・スリング（本船備附モノヲ除ク）」の一項を追加規定した（第七條）。

(二) 備船料計算方法に關する懸案を解決し、オフハイヤーも同一方法によることとした。

元來備船料計算については左の如き種々の方法がある。

(イ) 一カ月を三十日と見て計算する方法（ポールタイム等に採用せられてゐる）

(ロ) 曆日そのものに依る計算法（之には郵商の如く引渡時に於ける端日數をその實際の曆日數で計算し、次月よりは一日と十六日に一カ月又は半カ月分を支拂うのである）

(ハ) 實際の曆に従つて次の月の應當日迄を前拂とし、端數を生じた時は起算日の曆日數を以つて處

(甲) 神戸海運業組合制定書式

(イ) 大正十二年四月制定運送契約書

備船者 (以下單ニ備ト稱ス) 下船主

條項ニ基キ運送契約ヲ締結ス

第一條 本契約主要ノ事項左ノ如シ

船名	九 總噸數
貨物ノ種類及量	登簿噸數
船脚又ハ船腹ノ許ス限リ	滿載ノコト
増減	任意ノコト

(乙) 神戸海運集會所制定書式

(イ) 昭和二年三月制定運送契約書

備船者 (以下單ニ備ト稱ス) 下船主

條項ニ基キ運送契約ヲ締結ス

第一條 本契約主要ノ事項左ノ如シ

船名	九 總噸數
貨物ノ種類及量	登簿噸數
船脚又ハ船腹ノ許ス限リ	滿載ノコト
増減	任意ノコト

置する方法もある。

本書式に於ては、備船開始の日時より起算し一曆月間迄前拂とし端數は備船料計算日時より翌月の應當日時迄を一カ月となしたる日數により日割計算とし、一日未滿は時間割を以つてする。即ち引渡期又は備船開始期から次の應當日を押えて一カ月、二カ月と爲し、端數ある場合はその端數を生じた月の曆日で計算するのである。

(三) 就航區域により備船料の異なるのが普通であるから高率備船料と低率備船料との起終算點に關する條項を新設した（第八條六項）。

尙神戸海運業組合制定の書式及び神戸海運集會所昭和二年制定の書式は何れも其後の變遷を知る上に必要であり、又改訂當時に於ける海運人の立法意思を窺うべき貴重な參考資料であるから左に兩書式を對照して掲げて置く（傍線は組合書式と相違せることを示す）。

船積地	荷揚地	運賃割合	運賃計算方法	運賃支拂日時場所方法	船積地内人夫賃	荷揚地内人夫賃	碇泊期間	滯船料	回航順路	回船豫定日	解約期日	特約條項
								一日ニ付			大正 年 月 日	<p>第二條 船主ハ本船カ本航貨物運送ノ適航船ニシテ前條規定航路ノ航海ニ堪フル事ヲ保證ス</p> <p>第三條 船積荷揚地ハ本船ノ危險ナラサル範圍ニ於テ投錨シ得ヘキ場所トス</p> <p>第四條 備船者ハ船主ノ承諾ヲ經ルニアラサレバ發火性、爆發性其他ノ危險物ヲ搭載スルコトヲ得ズ</p> <p>第五條 本契約第一條記載ノ積荷高ヲ積載スルモ猶餘積アル時船主又ハ其代理人ハ約定貨物積入ノ前後ヲ問ハズ他ノ貨物ヲ積入レ又ハ船客ヲ搭載シ其運賃ヲ取得スルコトヲ得ヘシ</p> <p>但船腹全部ヲ備船シタル場合ハ此限りニアラス</p> <p>第六條 備船者ノ都合ニヨリ第一條記載積荷高ヲ減少シ又ハ全ク運送品ノ船積ヲ爲サ、ルトキト雖モ備船者ハ第一條運賃ノ全額ヲ支拂フモノトス</p> <p>第七條 備船者又ハ其代理人ニ於テ船主、船長若クハ其代理人ヨリ船積又ハ荷揚ノ準備整頓シタル旨通知ヲ受ケタルトキハ遲滞ナク船積又ハ荷揚ヲ始ム可シ</p> <p>第八條 備船者ニ於テ船積荷揚ヲナスト否トニ拘ラズ第一條ノ碇泊期間ハ前條ノ通知ヲ受ケタル時ヨリ起算スルモノトス</p>

積地	揚地	運賃割合	運賃計算方法	運賃支拂日時場所方法	積地内人夫賃	揚地内人夫賃	碇泊期間	滯船料	積地回航順路	積地回船豫定日	解約期日	特約條項
								一日ニ付			昭和 年 月 日	<p>第二條 船主ハ發航ノ當時本船ガ本契約ノ航海ニ堪フル事ヲ保證ス</p> <p>第三條 積揚地ハ本船ノ危險ナラザル範圍ニ於テ投錨シ得ヘキ場所トス</p> <p>第四條 備船者ハ船主ノ承諾ヲ得ルニアラサレバ發火性、爆發性其他ノ危險物ヲ搭載スルコトヲ得ズ</p> <p>第五條 船腹全部ヲ備船シタル場合ノ外第一條記載ノ積高ヲ積載スルモ猶ホ餘積アル時船主又ハ其代理人ハ約定貨物積入ノ前後ヲ問ハズ他ノ貨物ヲ積入レ又ハ船客ヲ搭載シ其運賃ヲ取得スルコトヲ得ベシ</p> <p>第六條 備船者ノ都合ニヨリ第一條記載ノ積高ヲ減少シ又ハ全ク運送品ノ船積ヲ爲サ、ルトキト雖モ備船者ハ第一條運賃ノ全額ヲ支拂フモノトス</p> <p>第七條 備船者又ハ其代理人ニ於テ船主、船長若クハ其代理人ヨリ船積又ハ揚荷ノ準備整頓シタル旨通知ヲ受ケタルトキハ遲滞ナク船積又ハ揚荷ヲ始ムベシ</p> <p>第八條 備船者ニ於テ船積揚荷ヲナスト否トニ拘ラズ第一條ノ碇泊期間ハ前條ノ通知ヲ受ケタル時ヨリ起算スルモノトス</p>

第九條

備船者又ハ船積荷揚ヲ爲ス可キ者若クハ其代理人ガ積地ニ居所、店舖ヲ有セザルトキ若クハ船長カ其所在ヲ確知セザルトキハ指圖通知ノ義務ヲ免除シ第一條ノ碇泊期間ハ著港ノ時ヨリ起算スルモノトス

第九條

備船者又ハ船積荷揚ヲ爲ス可キ者若クハ其代理人ガ積地揚地ニ居所店舖ヲ有セザルトキ又ハ船長ガ其所在ヲ確知スル事能ハザルトキハ通知ノ義務ヲ免除シ第一條ノ碇泊期間ハ著港ノ時ヨリ起算スルモノトス

第十條

第一條碇泊期間ノ外備船者ニ於テ猶本船ノ碇泊ヲ要スルトキ又ハ備船者カ其義務ヲ履行セザル爲メ本船ニ於テ第一條碇泊期間ノ外碇泊ヲ爲シタルトキハ備船者ハ其碇泊日數ニ應ジ第一條ノ滯船料ヲ支拂フモノトス

第十條

船長ガ暴風雨、天災、事變、減水、結氷等ノ爲メ到底積荷ヲ終了スル見込ナシト認メタルトキハ貨物ノ全部若クハ一部ヲ積殘シ直チニ本船ヲ發航セシムルコトヲ得ルモノトス

第十一條

本船備付ウインチ其他積入及荷揚ニ必要ナル物ハ備船者又ハ其代理人ニ於テ使用スルコトヲ得

第十一條

但シ船積又ハ揚荷ヲ了リタルトキハ船主又ハ船長ハ碇泊期間内ト雖モ本船ヲ發航セシムルコトヲ得

第十二條

本船ハ時宜ニヨリ水先人ヲ使用シ又使用セザルコトアルヘシ又生命財産及船舶ノ救援、救助及避難其他止ムコトヲ得サル事由ノ爲メ航路外ニ出テ若クハ航海ノ順序ヲ變更スルコトアルヘシ

第十二條

ウインチ其他本船備付ノ屬具ニシテ積揚ニ必要ナルモノハ備船者又ハ其代理人ニ於テ使用スルコトヲ得

第十三條

船主船長及ビ其代理人ハ運賃、滯船料、立替金、共同海損及救援、救助ニ係ル負擔等ニ付運送品ノ上ニ留置權ヲ執行シ又ハ其支拂ヲ受クル爲メ運送品ヲ競賣スルコトヲ得ルモノトス

第十三條

本船ハ生命財産及ビ船舶ノ救援、救助及ビ避難等ノ爲メ航路外ニ出デ若クハ航海ノ順序ヲ變更スルコトアルヘシ

第十四條

但船主、船長及其代理人ハ前項ノ權利ヲ行使セザリシ場合ト雖モ備船者及荷受人ニ對シ前項ノ金額ヲ請求スルコトヲ得ルモノトス

第十四條

船主、船長及ビ其代理人ハ運賃、附隨ノ費用、滯船料、立替金、共同海損及ビ救援、救助ニ係ル負擔金ニ付運送品ノ上ニ留置權ヲ行使シ又ハ其支拂ヲ受クル爲メ運送品ヲ競賣スルコトヲ得ルモノトス

第十五條

天災、不可抗力、主權者又ハ人民ノ抑留、敵襲、海賊、本船々體、汽機、汽罐ニ生シタル損傷、火災、投荷、船員ノ暴動、衝突、坐礁其他一切ノ危害及不意ノ出來事ニ對シテハ其原因ノ如何ニ拘ラス當事者互ニ責任ナキモノトス

第十五條

但シ隨意契約ニ依ル官公署ノ備船ニ對シテハ船主ハ備船者ノ承諾ナクシテニ應ズルコトヲ得

第十六條 共同損海ニ關シテハ西曆千八百九十年ノヨーク、アントワープ、ルール並ニ千九百三年ノ「アントワープ、ルール」ニ準據スルモノトス
第十七條 本契約書記載外ノ事項ハ總テ船荷證券記載ノ條項ニ從フモノトス
第十八條 當事者ノ一方カ本契約ニ違反シタルトキハ因テ生ズル一切ノ損害金ヲ違約者ヨリ守約者ヘ支拂フヘシ

第十九條 本契約ニ關シ異議ヲ生シタル時ハ神戸ニ於テ仲裁ニ依リ決定スヘシ、即船主及備船者ハ各一名宛仲裁人ヲ選定シ其判定ニ服從ス若シ双方仲裁人間ニ解決イケケサル時ハ該兩名ハ一名ノ判定者ヲ選ヒ其裁決ヲ以テ最終トナシ全然之ニ服從ス仲裁人及判定者ハ商業ニ從事スル者タルコトヲ要ス但一名ノ判定者ノ人選ニ兩者カ一致セサルトキハ神戸海運業組合ニ其選定ヲ委託スルコトニ同意スルモノトス
第二十條 當事者ノ一方カ前記仲裁人ノ選出ヲ拒絕シ又ハ遅延シタル場合相手方ハ之ヲ督促シ其後二週間ヲ經過シタルトキハ相手方仲裁人ノ選定ヲ神戸海運業組合ニ依頼スルコトヲ得
但其選出ニ對シテハ双方異議ノ申立ヲ許サス

(ロ) 大正十一年制定、同十三年四月改訂定期備船契約書

定期備船契約證書

(契約當事者)
一大正 年 月 日 日本帝國汽船 丸ノ船主
(以下單ニ船ト稱ス) 備船者
(以下單ニ備船者ト稱ス) 船主

トノ間ニ於テ左記ノ條項ニ基キ備船契約ヲ締結ス
(引渡及期間)
第一條 船主ハ左記ノ汽船ヲ大正 年 月 日ヨリ大正 年 月 日迄ノ間ニ港ニ於テ受渡ヲナシ向フ 間本船船腹全部ヲ舉ケテ備船者ノ使用ニ供シ備船者ハ右期間中ニ之ヲ使用スルモノトス
本船力大正 年 月 日午後五時迄ニ受渡ノ準備整頓セザルトキ備船者ハ本契約ヲ履行スルモ又ハ解除スルモ任意タルヘシ船主ハ本船受渡場所及ケ其豫定日ヲ歟クトモ 日前ニ備船者ニ通知スヘシ

- (件名)
一船 名 汽船 丸
一船 質 汽船
一製造 年 月
一船 籍 港
一資格及ヒ船級
一乾舷證書ノ有無

第十六條 天災、不可抗力、主權者又ハ人民ノ扣留、敵襲、海賊、本船々體、汽機、汽罐ニ生ジタル損傷、火災、投荷、船員ノ暴動、衝突、坐礁其他一切ノ危害及ビ不意ノ出來事ニ對シテハ其ノ原因ノ如何ニ拘ラズ當事者互ニ責任ヲキモノトス
第十七條 共同海損ニ關シテハ西曆千九百二十四年ノヨーク、アントワープ、ルールニ準據スルモノトス
第十八條 本契約書記載外ノ事項ハ總テ船荷證券記載ノ條項ニ從フモノトス
第十九條 當事者ノ一方カ本契約ニ違反シタルトキハ因テ生ズル一切ノ損害金ヲ違約者ヨリ違約者ヘ支拂フヘシ

第二十條 本契約ニ關シ當事者間ニ異議ヲ生シタルトキハ双方ハ神戸海運集會所ニ之ガ仲裁ヲ依頼シ其選定ニ係ル仲裁人ノ裁決ヲ以テ最終トシ之ニ服從スベシ
第二十一條 當事者ノ一方ガ相手方ニ對シ前條ノ手續ヲ取ル事ヲ催告シ二週間ヲ經過シタル後猶ホ之ニ應ゼザルトキハ單獨ニ之ガ仲裁ヲ神戸海運集會所ニ依頼スル事ヲ得此場合相手方ハ之ニ對シ異議ヲ申立ツル事ヲ得ズ

(ロ) 昭和二年六月制定定期備船契約書

定期備船契約證書

(契約當事者)
一昭和 年 月 日 日本帝國汽船 丸ノ船主
(以下單ニ船ト稱ス) 備船者
(以下單ニ備船者ト稱ス) 船主

トノ間ニ於テ左記ノ條項ニ基キ備船契約ヲ締結ス
(引渡期)
第一條 船主ハ左記ノ汽船ヲ昭和 年 月 日ヨリ昭和 年 月 日迄ノ間ニ港ニ於テ引渡シ向フ 間本船ヲ備船者ノ使用ニ供シ備船者ハ右期間中ニ之ヲ使用スルモノトス
本船力昭和 年 月 日午後五時迄ニ引渡ノ準備整頓セザルトキ備船者ハ本契約ヲ履行スルモ又ハ解除スルモ任意タルベシ
船主ハ本船受渡場所及ビ其豫定日ヲ歟クトモ 日前ニ備船者ニ通知スベシ

- (件名)
一船 名 汽船 丸
一船 質 汽船
一製造 年 月
一船 籍 港
一資格及ヒ船級
一乾舷證書ノ有無

- 一 總噸數
 - 一 登簿噸數
 - 一 夏季總量積載重量噸數
 - 一 載貨容積(船舶內) **グレール**
 - 一 石炭庫 常備 豫備
 - 一 滿載平均吃水
 - 一 空船平均吃水
 - 一 甲板ノ層數
 - 一 機關ノ種類
 - 一 公稱馬力
 - 一 艙口ノ數及寸法
 - 一 ウインチノ數
 - 一 燃料石炭消費高 (二十四時間ニ付)
 - 一 平穩ナル海上ニ於ケル滿載一時間ノ速力
 - 一 電燈設備ノ有無
 - 一 無線電信ノ有無
 - 一 客室ノ有無
 - 一 定期検査期日
 - 一 特別検査期日
- 噸(二、二四〇封度ヲ一噸トス)
立方呎
立方呎

(噸航能力)
 第二條 船主ハ船體堅牢強固且汽機汽罐完全ニシテ相當ノ附屬品ト適當ノ船員ヲ備ヘ安全ニ航海ニ堪ルコトヲ保證シ本契約期間中第一條表示ノ狀態ヲ具備セシムルモノトス

(航路區域)
 第三條 備船者ハ左記ノ航路區域内ニ於テ適法ノ業務ヲ營ム目的ニテ本船ヲ自由ニ使用シ得ルハ勿論船長並ニ船員ハ本船ノ航海積荷其他必要ナル事項ニ關シ備船者又ハ其代理者ノ指圖ニ從フヘシ

一 航路區域

(重量積載力)
 第四條 船主ハ夏季積載制限線以上ニ涉ラサル範圍ニ於テ其ノ積載力カ重量貨物及燃料石炭汽罐用水(罐内水ヲ除ク)飲料水**ストア**食糧共總重量 噸ノ積載量ヲ下ラサルコトヲ保證ス若シ該噸數ヲ積載シ能ハサルトキハ備船料ヲ按分遞減スルモノトス

第五條 船員ノ室、船具、器具、食料品及本船ニ必要ナル備品ヲ容ル、場所ヲ除ク外船舶及客室其他一切ノ容積ハ總テ備船者ノ使用ニ供セラルヘキモノトス

貨物、乘客及書狀等總テ備船者又ハ其代理者ノ承諾ヲ得ルニ非サレハ積入ル、コトヲ得ズ

- 一 總噸數
 - 一 登簿噸數
 - 一 夏季總量積載重量噸數
 - 一 載貨容積(船舶內) **グレール**
 - 一 石炭庫又ハ燃料油艙 常備 豫備
 - 一 滿載平均吃水
 - 一 空船平均吃水
 - 一 甲板ノ層數
 - 一 艙口ノ數及寸法
 - 一 ウインチノ數
 - 一 機關ノ種類
 - 一 公稱馬力
 - 一 燃料消費高 (二十四時間ニ付)
 - 一 平穩ナル海上ニ於ケル滿載一時間ノ速力
 - 一 電燈設備ノ有無
 - 一 無線電信ノ有無
 - 一 客室ノ有無
 - 一 定期検査期日
 - 一 特別検査期日
- 噸(二、二四〇封度ヲ一噸トス)
立方呎
立方呎

(噸航能力)
 第二條 船主ハ本船ガ船體堅牢強固且ツ汽機汽罐完全ニシテ相當ノ附屬品ト適當ノ船員トヲ備ヘ安全ニ航海ヲナスニ堪フルコトヲ保證シ本契約期間中第一條表示ノ狀態ヲ具備セシムベキモノトス

(航路區域)
 第三條 備船者ハ左記ノ航路區域内ニ於テ適法ノ業務ヲ營ム目的ニテ本船ヲ自由ニ使用シ得ルモノトシ船長並ニ船員ハ本船ノ航海積荷其他必要ナル事項ニ關シ備船者又ハ其代理者ノ指圖ニ從フベシ

一 航路區域

(重量積載力)
 第四條 船主ハ夏季積載制限線以上ニ涉ラサル範圍ニ於テ本船ノ積載力カ重量貨物及燃料、汽罐用水(罐内水ヲ除ク)飲料水、**ストア**、食料品共總重量 噸ヲ下ラサルコトヲ保證ス若シ該噸數ヲ積載シ能ハサルトキハ備船料ヲ按分遞減ヲ爲スモノトス

第五條 船主ハ船員ノ室、船具、器具、食料品及本船ニ必要ナル備品ヲ容ル、場所ヲ除ク外船舶及客室其他一切ノ容積ハ總テ備船者ノ使用ニ供スベキモノトス

船主又ハ船長ハ備船者又ハ其代理者ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ貨物、乘客又ハ書狀等ヲ積入ル、コトヲ得ズ

(船主負擔費用)

第六條 本船ノ經費中船主ノ負擔ニ屬スル費目大要左ノ如シ

一 船長以下乗組員一同ノ給料、食料及治療看護費

一 本船船體保險料

一 本船ノ修繕費

一 本船ニ係ル諸税金

一 船員雇入、雇止手續ニ要スル諸費用

一 船員ニ要スル通船料及飲料水

一 甲板部及機關部ニ屬スルペイント及油類並ニ其他ノ消耗品

(備船者負擔費用)

第七條 本船ノ經費中備船者ノ負擔ニ屬スル費目大要左ノ如シ

一 燃料石炭及汽罐用水

一 マット及ダンネージ其他積荷ニ關スル諸費用

一 貨物積入及揚卸ニ要スル人夫賃、貯貨並ニタリ及ウインチマン費用其他貨物積卸ニ關スル一切ノ費用

一 運賃契約ニ係ル諸税金、諸手数料及代理店料

一 出入港ノ港稅、噸稅、燈臺料、棧橋料、曳船料、運河通航料、水先料、浮標料、領事館費其他港則ニ依リ支出ヲ要スル一切ノ費用

一 港則ニ依ル本船及積荷ニ對スル消毒費用並ニ乗組員ニ對スル健康證明料

一 乘客ニ係ル諸費用

一 稅關吏其他ノ官公吏又ハ備船者ノ爲メニスル接待費及備船者又ハ荷主カ乗組マシメタル者ノ給食料、治療看護費一切ノ費用

一 備船者ノ爲メニ要スル通船料、通信費及船長上陸費

(備船料)

第八條 備船者ハ備船開始ノ日時ヨリ起算シ一曆月間ニ付備船料

テ本契約期限終了迄毎月同一ノ割合ニテ毎ケ月分宛ヲ 也ノ割合ヲ以テ於テ船主又ハ其代理者ニ前拂ヲ爲スヘシ

備船料ノ支拂日カ祭日又ハ日曜日ニ當ル時ハ其翌日支拂ヲ爲スモノトス

本船船長カ各地ニ於テ借入タル船用金ハ備船料ト差引計算スルモノトス

月ノ始ヨリ起算セサル一ケ月ノ期間ハ翌月ニ於ケル前月ノ起算日時ニ應當スル時トシ一ケ月ニ足ラサル端數ノ備船料ハ各其月ノ日數ニ據リ日割トシ猶一日(二十四時間)未滿ノ端數ハ時間割ニ止メ置クヘシ

本條ニ據リ備船者カ備船料ノ支拂ヲ爲ササルトキハ船主ハ何等ノ催告ヲ要セス直ニ本船ノ使用ヲ停止スルカ又ハ本契約ヲ解除スルコトヲ得ヘシ此場合備船者カ損害ヲ蒙ムルコトアルモ船主其實ニ任セス

(船主負擔費用)

第六條 本船ノ經費中船主ノ負擔ニ屬スル費目大要左ノ如シ

一 船長以下乗組員一同ノ給料、食料、飲料水、炊事用燃料及ビ治療看護費

一 本船船體保險料

一 本船ノ修繕費

一 本船ニ係ル諸税金

一 船員雇入、雇止手續ニ要スル諸費用

一 船員ニ要スル通船料

一 甲板部及ビ機關部ニ屬スルペイント及ビ油類並ニ其他ノ消耗品

(備船者負擔費用)

第七條 本船ノ經費中備船者ノ負擔ニ屬スル費目大要左ノ如シ

一 燃料及ビ汽罐用水

一 マット及ビダンネージ其他積荷ニ關スル諸費用

一 貨物積揚ニ要スル人夫賃、貯貨並ニタリ及ウインチマン費用其他貨物積揚ニ關スル一切ノ費用

一 運賃契約ニ係ル諸税金、諸手数料及ビ代理店料

一 港稅、噸稅、燈臺料、棧橋料、曳船料、運河通航料、水先料、浮標料、領事館費其他港則ニ依リ支出ヲ要スル一切ノ費用

一 港則ニ依ル本船及ビ積荷ニ對スル消毒費用並ニ乗組員ニ對スル健康證明料

一 乘客ニ係ル諸費用

一 稅關吏其他ノ官公吏又ハ備船者ノ爲メニスル接待費及備船者又ハ荷主カ乗組マシメタル者ノ給食料、治療看護費其他一切ノ費用

一 備船者ノ爲メニ要スル船長上陸費、通船料及ビ通信費

(備船料)

第八條 備船者ハ備船開始ノ日時ヨリ起算シ一曆月間(備船開始日時ヨリ翌月ノ應當日時迄)ニ付備船料

也ノ割合ヲ以テ本契約期間終了迄毎月同一ノ割合ニテ毎ケ月分宛ヲ 也ノ割合ヲ以テ於テ船主又ハ其代理者ニ前拂ヲ爲スヘシ

但シ立替金、燃料代金其他船主ノ負擔タルベキ費用アルトキハ最終ノ半ケ月分ニ限リ後拂ト爲スコトヲ得

一ケ月ニ滿タザル端數ノ備船料ハ其備船料起算日時ヨリ翌月ノ應當日時迄ヲ以テ一ケ月トナシタル日數ニ依リ日割トナシ猶ホ一日(二十四時間)未滿ノ端數ハ時間割ヲ以テ爲スベキモノトス、オフ、ハイヤーノ場合亦同ジ

備船料ノ支拂日カ祭日又ハ日曜日ニ當ル時ハ其翌日支拂ヲ爲スモノトス

本船船長カ各地ニ於テ借入タル船用金及ビ立替金ハ備船料ト差引計算スルモノトス

本條ニ據リ備船者カ備船料ノ支拂ヲ爲ササルトキハ船主ハ何等ノ催告ヲ要セス直ニ本船ノ使用ヲ停止スルカ又ハ本契約ヲ解除スルコトヲ得ベシ此場合備船者カ損害ヲ蒙ムルコトアルモ船主其實ニ任セス

(備船開始及終了)

第九條 備船者ハ船主又ハ船長ヨリ本船引渡準備整頓ノ通知ヲ受ケタルトキハ遅滞ナク其引渡ヲ受ケ備船ヲ開始スヘキモノトス而シテ受渡ハ午前七時ヨリ午後五時迄ノ間ニ之ヲ行フモノトス
前項ノ規定ハ備船終了ノ際備船者ヨリ本船ヲ船主ニ返還スル場合亦同シ
備船開始並ニ終了ノトキ何レモ本船艙内ヲ掃除シ直ニ積荷ニ着手スルモ差支ナキ様準備整頓スルコトヲ要ス
備船開始並ニ終了ノ場合ニ於ケル本船航行資格ハ其入港當時ノ資格ヲ以テナスモノトス
定期又ハ特別検査ノ爲メ本船ノ一時返還及再受渡ハ 港ニ於テ爲スモノトス此場合ニ於ケル本船航行資格ハ前項ニ準ス

第十條

本契約期間満了ノ際備船者ハ本船ヲ 港ニ於テ船主ニ返還スヘシ
備船者ハ本船返還ノ場所及豫定日ヲ尠クトモ 日以前ニ通知スヘシ
備船者ハ滿期前 日間ヲ越エサル範圍ニ於テ備船期間ヲ短縮シ本船ヲ船主ニ返還スルコトヲ得又ハ滿期後 日間ヲ越エサル範圍ニ於テ備船期間ヲ延長シ本船ヲ使用スルコトヲ得ルモノトス

(オフ、ハイヤー)

第十一條 汽罐ノ掃除、船員雇入、雇止手續、船體汽機汽罐ノ破損、衝突、坐礁、検査、入渠、修繕又ハ船員ノストライキ其他本船ノ事故ニ依リ就業ヲ妨ケラレタルキ備船者ハ本船ガ再び原狀ニ復シ業務ニ就ク迄ノ時間ニ對スル備船料ハ其時間カ十二時間以内ナルトキハ備船者ノ負擔トシ若シ十二時間以上ニ亙リタルトキハ最初ヨリ船主ノ負擔トス
天候不良又ハ貨客ニ關スル出來事ノ爲メ本船ガ避難若クハ寄港シタル場合其間ノ備船料及之ニ因テ生シタル費用ハ備船者ノ負擔トス

第十二條

ロツクアウト、ストライキ、暴動等ニ基因スル本船ノ迂航、滞船又ハ停船ノ時間ニ對スル備船料及之ニ因テ生シタル費用ハ備船者ノ負擔トス

第三條並ニ本條規定ノ低率備船區域及ビ高率備船區域ニ對スル備船料計算方法ヲ規定スルコト左ノ如シ

一低率備船區域ヨリ高率備船區域ニ入ル場合 (高率備船料起算時)

(イ) 空船ノ場合ニハ高率備船區域ニ向ケ低率備船區域ノ最終港出帆時ヨリ始マル

(ロ) 積荷アル場合ニハ高率備船區域行積荷開始時ヨリ始マル

(ハ) 空船ノ場合ヨリ低率備船區域ニ入ル場合 (高率備船料終了時)

(イ) 空船ノ場合ニハ低率備船區域ノ最初ノ港到着時ヲ以テ終ル

(ロ) 積荷アル場合ニハ低率備船區域港ニ於テ揚荷終了時ヲ以テ終ル

(備船開始及終了)

第九條 備船者ハ船主又ハ船長ヨリ本船引渡準備整頓ノ通知ヲ受ケタルトキハ遅滞ナク其引渡ヲ受ケ備船ヲ開始スベキモノトス而シテ受渡ハ午前七時ヨリ午後五時迄ノ間ニ之ヲ行フモノトス備船終了ノ際備船者ヨリ本船ヲ船主ニ返還スル場合亦同シ
備船開始並ニ終了ノトキ何レモ本船艙内ヲ掃除シ直ニ積荷ニ着手スルモ差支ナキ様準備整頓スルコトヲ要ス
備船開始並ニ終了ノ場合ニ於ケル本船航行資格ハ其當時本船ノ有スル資格トス
(一時返船 受渡)
第十條 定期又ハ特別検査ノ爲メ本船ノ一時返還及再受渡ハ前條ニ準ジ 港ニ於テ爲スモノトス

(返船及ビ期間伸縮)

第十一條 本契約期間満了ノ際備船者ハ本船ヲ 港ニ於テ船主ニ返還スベシ備船者ハ本船返還ノ場所及ビ豫定日ヲ尠クトモ 日以前ニ船主ニ通知スベシ
備船者ハ滿期前 日間ヲ越エサル範圍ニ於テ本契約期間ヲ短縮シ又ハ滿期後 日間ヲ越エサル範圍ニ於テ之ヲ延長スルコトヲ得ルモノトス

(オフ、ハイヤー)

第十二條 汽罐ノ掃除、船員雇入、雇止手續、船體汽機汽罐ノ破損、衝突、坐洲、坐礁、火災、検査、入渠、修繕又ハ船員ノストライキ其他本船ノ事故ニ依リ備船者ノ使用ニ供スルコト能ハザルトキハ本船ガ再び原狀ニ復シ業務ニ就ク迄ノ時間及ビ前記事故ニ因リ生シタル離陸及ビ航海距離ノ延長ニ費シタル時間ニ對スル備船料ハ其時間カ十二時間以内ナルトキハ備船者ノ負擔トシ若シ十二時間以上ニ亙リタルトキハ最初ヨリ船主ノ負擔トス
天候不良又ハ貨客ニ關スル出來事ノ爲メ本船ガ避難若クハ寄港シタル場合其間ノ備船料及之ニ因テ生シタル費用ハ備船者ノ負擔トス

第十三條

船員以外ノモノ、ストライキ、ロツクアウト、暴動等ニ基因スル本船ノ迂航滞船又ハ停船ノ時間ニ對スル備船料及之ニ因テ生シタル費用ハ備船者ノ負擔トス

(船底掃除)

第十三條 本船カ入渠船底掃除後六ヶ月以上ヲ經過シ本契約記載ノ速力ヲ持續セザルトキハ備船者ノ請求ニ依リ船主ハ船底掃除ヲナスコトヲ要ス此場合ノ備船料並ニ其費用ハ船主ノ負擔トス

(オフ、ハイヤー期間取捨)

第十四條 第十一條及第十三條ニ記載セルオフ、ハイヤー時間ヲ本契約期間ニ算入スルト否トハ備船者ノ任意ニシテ事後 日間に内ニ船主ニ通告スルコトヲ要ス若シ本船カ第十一條及第十三條ノ事由ニ依リ 日間に以上連續シテ備船者ノ使用ニ就ク能ハサルトキハ備船者ハ此契約ヲ無償解除スルコトヲ得

(船荷證券及日誌)

第十五條 船長カ備船者又ハ其代理者ノ指圖ニ依リ船荷證券ニ記名調印シタル結果トシテ生スル總テノ責任ハ備船者ニ歸スヘキモノトス 船長ハ各航海ノ終リニ甲板部及機關部摘要日誌ヲ寫テ備船者又ハ其代理者ニ提出ス

(船主責任及免責事項)

第十六條 本船ハ備船者ノ指圖ニ從ヒ棧橋又ハ如何ナル碇泊場ニ於テモ積荷又ハ揚荷ヲ爲スヘシト雖モ其場所ハ本船カ安全ニ碇泊シ得ル處ナラサルヘカラス 船主ハ船長又ハ船員ノ重大ナル過失ニ因ルノ外積荷ノ過不足損傷ニ對シテ實ニ任セス而シテ人夫ハ備船者ノ雇入レニ係ルト雖モ作業ニ付テハ總テ船長ノ支配ニ屬スルモノトス

第十七條 備船者カ船長又ハ乗組員ノ行爲ニ付不満足ノ爲メ交代ヲ要求シタルトキ船主ハ直ニ其事實ヲ取調ヘ至當ト認ムル場合運滞ナク任免ヲ行フヘシ 備船者ノ責任ヲ負フヘキ者ノ過失怠慢ニ因リ本船又ハ附屬ノ機械、器具ニ損害ヲ與ヘタルトキ船主又ハ船長ハ備船者ニ損害ノ狀況ヲ通知シ正當ナルモノニ對シテハ備船者其賠償ノ責ニ任スヘキモノトス

第十八條 海上ノ危難、船長及船員ノ匪行、敵襲、官憲及人民ノ扣留、衝突、坐礁、火災其他航海上不測ノ出來事ハ假令船長、船員及水先人ノ怠慢、過失又ハ其處置ノ錯誤ヨリ生スル場合ト雖モ當事者五ニ其責ニ任セス

第十九條 船長又ハ船員ノ適當ナル注意ノ不足ニ基因セザル汽罐ノ破裂、シヤフトノ折損又ハ船體汽機汽罐ノ表面ニ表ハレザル缺點ヨリ生スル備船者ノ蒙ムル損害ハ船主其責ニ任セス

(流行病地)

第二十條 檢疫消毒停船中ノ備船料及其費用ハ原因カ船主又ハ船長ノ雇入レタル乗組員ノ發病ニ係ルトキ船主ノ損失トシ又備船者ヨリ乗込マシメタル者若クハ乗客ノ發病ニ係ルトキハ備船者ノ負擔タルヘク若シ發病ノ原因カ本船ヲシテ公認セラレタル

(船底掃除)

第十四條 本船カ入渠後六ヶ月以上ヲ經過シ本契約記載ノ速力ヲ持續セザルトキハ備船者ノ請求ニ依リ船主ハ船底掃除ヲナスコトヲ要ス此場合ノ備船料並ニ其費用ハ船主ノ負擔トス

(オフ、ハイヤー期間ノ算入)

第十五條 第十二條及第十四條ニ記載セルオフ、ハイヤー時間ヲ本契約期間ニ算入スルト否トハ備船者ノ任意ニシテ備船再開後 日間に内ニ船主ニ通告スルコトヲ要ス 第十二條又ハ第十四條ノ事由ニ依リ 日間に以上連續シテ本船ヲ備船者ノ使用ニ供スルコト能ハザルトキハ備船者ハ本契約ヲ無償解除スルコトヲ得

(船荷證券、摘要日誌)

第十六條 船長カ備船者又ハ其代理者ノ指示ニ依リ船荷證券ニ記名調印シタル結果トシテ生スル總テノ責任ハ備船者ニ歸スヘキモノトス 船長ハ各航海ノ終リニ甲板部及機關部摘要日誌ヲ備船者又ハ其代理者ニ提出スベシ 船長ハ出來得ル限リ迅速ニ航海ヲナシ又備船者ノ業務ヲ援助スルコトニ努ムベシ

(碇泊場所)

第十七條 本船ハ備船者ノ指圖ニ從ヒ棧橋又ハ如何ナル碇泊場ニ於テモ積荷又ハ揚荷ヲ爲スベシ但シ本船カ安全ニ碇泊シ得ル場所タルコトヲ要ス (船主免責事項) 第十八條 船主ハ船長又ハ船員ノ重大ナル過失ニ因ルノ外積荷ノ過不足損傷ニ對シテ實ニ任セス而シテ人夫ハ備船者ノ雇入レニ係ルト雖モ作業ニ付テハ總テ船長ノ支配ニ屬スルモノトス但シ其過失ニ對シテハ船主其責ニ任セス

第十九條 備船者カ船長又ハ乗組員ノ行爲ニ付不満足ノ爲メ交代ヲ要求シタルトキハ船主ハ直ニ其事實ヲ取調ヘ至當ト認ムル場合ハ運滞ナク任免ヲ行フベシ 備船者ノ責任ヲ負フヘキ者ノ過失怠慢ニ因リ本船又ハ附屬ノ機械、器具ニ損害ヲ與ヘタルトキ船主又ハ船長ハ備船者ニ損害ノ狀況ヲ通知シ正當ナルモノニ對シテハ備船者其賠償ノ責ニ任セス

第二十條 海上ノ危難、船長及船員ノ匪行、敵襲、官憲及人民ノ扣留、衝突、坐礁、火災其他航海上不測ノ出來事ハ假令船長、船員及水先人ノ怠慢、過失又ハ其處置ノ錯誤ヨリ生スル場合ト雖モ當事者五ニ其責ニ任セス

第二十一條 船長又ハ船員ノ適當ナル注意ノ不足ニ基因セザル汽罐ノ破裂、シヤフトノ折損又ハ船體、汽機、汽罐ノ表面ニ表ハレザル缺點ヨリ生ズル備船者ノ蒙ムル損害ハ船主其責ニ任セス

(流行病地)

第二十二條 檢疫消毒停船中ノ備船料及ビ其費用ハ原因カ船主又ハ船長ノ雇入レタル乗組員ノ發病ニ係ルトキハ船主ノ負擔タルヘク若シ發病ノ原因カ本船ヲシテ公認セラレタル

流行病地ニ備船者カ寄港セシメタルニ因由スルトキ該地發航後二十日間以内ハ其發病者ノ何人タルヲ問ハズ總テ備船者ノ負擔トス
但其原因ノ何レニアリヤ判明シ難キ場合ハ船主及備船者之ヲ折半負擔ス
(本船ノ喪失)

第二十一條 本船ガ六十日間以上行衛不明トナリタルトキハ最後存在ノ日時ヲ以テ本契約終了ノ時期ト定メ而シテ備船料ノ前拂アルトキハ船主ハ遲滞ナク備船者ハ精算返金スヘシ
(留置權)

第二十二條 船主ハ備船料其他本契約ニ依リ備船者ニ對シテ生ジタル債權ニ付積荷ノ上ニ留置權ヲ有ス
(燃料殘炭)

第二十三條 備船開始ノ際本船ノ燃料殘炭ハ每噸ノ割合ヲ以テ備船者ハ船主ヨリ買取ルヘク又船主ハ備船終了ノ際其殘炭ヲ每噸ノ割合ヲ以テ備船者ヨリ買取ルヘシ
汽罐用水ハ每噸ヲ以テ前項ニ準シ受渡ヲナスモノトス
定期又ハ特別検査、休航其他ノ事由ニ依リ一時返還ノ場合亦同シ

(航行禁止區域)

第二十四條 備船者ハ本船ニ戰時禁制品ヲ積入ル、コトヲ得ズ、猶戰爭、擾亂若クハ封鎖ノ状態ニアル港灣又ハ敵對行動ノ實行セラレツ、アル場所ヘ航行セシムルコトヲ得ズ

第二十五條 備船者ハ船主ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ本船ヲ一般航海者カ危險ト認ムル結氷港又ハ流水區域ニ航行セシムルコトヲ得ズ
(危險貨物及曳船)

第二十六條 備船者ハ本船ニ發火性、爆發性其他ノ危險物ヲ搭載シ若クハ本船ヲシテ曳船ヲナサシメントスル場合豫メ船主ノ承諾ヲ得ルコトヲ要ス
(印度炭)

第二十七條 備船者ハ船主ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ三月一日ヨリ六月三十日迄ノ期間本船ニ貨物トシテ印度石炭ヲ積載スルコトヲ得ズ
(特殊港)

第二十八條 備船者ガ本船ヲ不開港、軍港及要塞港等ニ出入セシメントスルトキハ備船者ハ豫メ當該官廳ノ特許狀ヲ船長ニ交付スヘシ
(轉貨)

第二十九條 備船者ハ本契約ニ抵觸セザル範圍ニ於テ本船ヲ他ニ轉貨スルコトヲ得ト雖モ本契約上ノ船主ニ對スル責任ヲ免ル、コトヲ得ス而シテ備船者ハ成約後遲滞ナク之ヲ船主ニ通告スヘシ
(共同海損)

第三十條 共同海損ニ關シテハ西曆千八百九十年ノヨーク、アントワープ、ルール竝ニ千九百三年ノアントワープ、ルールニ準據スルモノトス

流行病地ニ備船者ガ寄港セシメタルニ因由スルトキハ該地發航後二十日間以内ハ其發病者ノ何人タルヲ問ハズ總テ備船者ノ負擔トス但シ其原因ノ何レニアリヤ判明シ難キ場合ハ船主及備船者之ヲ折半負擔ス
(本船ノ喪失)

第二十三條 本船ガ六十日間以上行衛不明トナリタルトキハ最後存在ノ日時ヲ以テ本契約終了ノ時期ト定メ而シテ備船料ノ前拂アリタルトキハ船主ハ遲滞ナク備船者ハ精算返金スヘシ
(留置權)

第二十四條 船主ハ備船料其他本契約ニ依リ備船者ニ對シテ生ジタル債權ニ付積荷ノ上ニ留置權ヲ有ス
(燃料殘高)

第二十五條 備船開始ノ際本船ノ有スル燃料ハ每噸ノ割合ヲ以テ備船者ハ船主ヨリ買取ルベク又備船終了ノ際其殘量ヲ每噸ノ割合ヲ以テ船主ハ備船者ヨリ買取ルベシ、但シ其數量ハ何レモ噸ヲ超ユル事ヲ得ズ
汽罐用水ハ每噸ヲ以テ前項ニ準シ受渡ヲナスモノトス
定期又ハ特別検査休航其他ノ事由ニ依リ一時返還ノ場合亦同シ

(禁制品及航行禁止區域)

第二十六條 備船者ハ本船ニ戰時禁制品ヲ積入ル、コトヲ得ズ、又戰爭、擾亂若クハ封鎖ノ状態ニアル港灣又ハ敵對行動ノ實行セラレツ、アル場所ヘ航行セシムルコトヲ得ズ

第二十七條 備船者ハ船主ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ本船ヲ一般航海者ガ危險ト認ムル時期ニ於テ結氷港又ハ流水區域ニ航行セシムルコトヲ得ズ
(危險貨物及曳船)

第二十八條 備船者ハ本船ニ發火性、爆發性、其他ノ危險物ヲ搭載シ若クハ本船ヲシテ曳船ヲナサシムル事ヲ得ズ
(甲板積)

第二十九條 備船者ハ硫酸、木材又ハ其他ノ貨物ヲ甲板上ニ積載スルコトヲ得ト雖モ數量及ビ積付ニ付テハ船長ノ指圖ニ從フモノトス
(印度炭)

第三十條 備船者ハ船主ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ三月一日ヨリ六月三十日迄ノ期間本船ニ貨物トシテ印度石炭ヲ積載スルコトヲ得ズ
(特殊港)

第三十一條 備船者ガ本船ヲ不開港、軍港又ハ要塞港等ニ出入セシメントスルトキハ備船者ハ豫メ當該官廳ノ特許狀ヲ船長ニ交付スヘシ
(再備船)

第三十二條 備船者ハ本契約ニ抵觸セザル範圍ニ於テ本船ヲ他ニ再備船スルコトヲ得ト雖モ本契約上ノ船主ニ對スル責任ヲ免ル、コトヲ得ズ此場合備船者ハ成約後遲滞ナク之ヲ船主ニ通告スヘシ

(海難救助)

第三十一條 漂流物及救助ニ因ル收得ハ之ガ爲メ要シタル時間ニ對スル備船料、船員ニ對スル報酬並ニ消費シタル燃料石炭其他一切ノ費用ヲ控除シテ生シタル損益額ヲ船主及備船者互ニ折半ス
但之ニ要シタル時間ハ本契約期間ニ算入ス

(甲板積)

第三十二條 備船者ハ硫酸、木材又ハ其他ノ貨物ヲ甲板上ニ積載スルコトヲ得ト雖モ數量及積附ニ付テハ船長ノ指圖ニ從フモノトス

(オーバータイム)

第三十三條 備船者ハ船員ヲシテ時間外ノ服務及燃料石炭繰換ヲナサシムルトキハ其報酬ニ付船長ト協定スヘシ

(噸稅)

第三十四條 備船開始並ニ終了後本船ノ内外國噸稅ヲ利用シ得ル場合ハ相當ノ割合ヲ以テ船主、備船者互ニ之ヲ買取ルヘシ

(徵發)

第三十五條 戰時又ハ變亂ニ際シ本船カ徵發セラレタルトキ船主ハ本契約ヲ無償解除スルコトヲ得ト雖モ徵發解除後猶備船期間殘存セル場合其期間本船ヲ使用スルト否トハ備船者ノ任意トス
但船主ハ徵發解除期日ノ通告若クハ内命ニ接シタルトキ直ニ備船者ニ移牒シ備船者ハ本船使用ノ如何ヲ遲滞ナク同答スヘキトス

(損害賠償)

第三十六條 當事者ノ一方カ本契約ニ違反シタルトキハ因テ生ズル一切ノ損害金ヲ違約者ヨリ違約者ヘ支拂フヘシ

(仲裁)

第三十七條 本契約ニ關シ當事者間ニ異議ヲ生シタルトキハ神戸ニ於テ仲裁ニヨリ決定スヘシ、即チ船主及備船者ハ各一名宛仲裁人ヲ選定シ其判定ニ服従スヘキモノトス而シテ仲裁人間ニ解決ヲ告ケサルトキハ該兩名ハ一名ノ判定者ヲ選ビ其裁決ヲ以テ最終トナシ然レニ服従ス仲裁人及判定者ハ海運業者ナラサルヘカラス
但仲裁人カ判定者ノ人選ニ一致セザルトキハ神戸海運業組合ニ其選定ヲ委託スヘキモノトス

(特約條項)

第三十八條 當事者ノ一方カ前記仲裁人ノ選出ヲ拒絕シ又ハ遲延シタル場合相手方ハ之ヲ督促シ其後二週間ヲ經過シタルトキハ相手方仲裁人ノ選定ヲ神戸海運業組合ニ依頼スルコトヲ得
但其選出ニ對シテハ双方異議ノ申立ヲ許サス

(共海損)

第卅三條 共同海損ノ精算ハ西曆千九百二十四年ノヨーク、アントワープ、ルールニ準據スルモノトス

(海難救助)

第卅四條 漂流物及ビ救助ニ因ル收得ハ之ガ爲メ要シタル時間ニ對スル備船料、船員ニ對スル報酬並ニ消費シタル燃料其他一切ノ費用ヲ控除シテ生シタル損益額ヲ船主及ビ備船者互ニ折半スルモノトス
但シ之ニ要シタル時間ハ本契約期間ニ算入ス

(オーバータイム)

第卅五條 備船者ハ船員ヲシテ時間外ノ服務及ビ燃料石炭繰換ヲナサシムルトキハ其報酬ニ付船主又ハ船長ト協定スベシ

(噸稅)

第卅六條 備船開始並ニ終了後本船ノ内外國噸稅ヲ利用シ得ル場合ハ相當ノ割合ヲ以テ船主備船者互ニ之ヲ讓受クベシ

(徵發)

第卅七條 戰時又ハ變亂ニ際シ本船ガ大日本帝國政府ニ徵發セラレタルトキハ船主ハ本契約ヲ無償解除スルコトヲ得
但シ船主ガ其事實ヲ知リタルトキハ遲滞ナク之ヲ備船者ニ通告スルコトヲ要ス
前項ノ徵發ガ本契約期間中ニ解除セラレタルトキハ備船者ハ其殘存期間中本契約ニ從ヒ再ビ本船ヲ使用スルコトヲ得此場合船主ガ徵發解除期日ヲ知リタルトキハ遲滞ナク之ヲ備船者ニ通告スルコトヲ要シ備船者ハ本船ヲ使用スルト否ト直チニ船主ニ回答スベキモノトス
猶ホ隨意契約ニ依ル官公署ノ備船ニ對シ船主ハ備船者ノ承諾ナクシテ之ニ應ズルコトヲ得ス

(違約金)

第卅八條 當事者ノ一方ガ本契約ニ違反シタルトキハ因テ生ズル一切ノ損害金ヲ違約者ヨリ違約者ヘ支拂フベシ

(仲裁)

第卅九條 本契約ニ關シ當事者間ニ異議ヲ生シタルトキハ双方ハ神戸海運業組合ニ之ガ仲裁ヲ依頼シ其選定ニ係ル仲裁人ノ裁決ヲ以テ最終トシ之ニ服従スベシ

(特約條項)

第四十條 當事者ノ一方ガ相手方ニ對シ前條ノ手續ヲ取ル事ヲ催告シ二週間ヲ經過シタル後猶ホ之ニ應ゼザルトキハ單獨ニ之ガ仲裁ヲ神戸海運業組合ニ依頼スルコトヲ得此場合相手方ハ之ニ對シ異議ヲ申立ツル事ヲ得ズ

第二章 海運集會所書式の變遷

第一節 昭和四年改訂

第一款 改訂委員會

昭和二年制定に係る運送契約書及び定期傭船契約書は海運集會所會員の支持に依つて一般に弘く使用せられ、當初の印刷部数は間もなく殘部僅少となつて翌昭和三年夏には早くも増刷の必要に迫られたので此の機會を利用して一層完璧を期すべき目的を以て各方面の改訂意見を徴した上、昭和三年九月十二日の第二回商談部會に於て左記各氏を特別委員に委嘱し、書式全般に關する再考察及び各方面の意見を基礎として改訂に着手した(括弧内は參加出席者)。

「改訂委員」(〇印委員長)

國際汽船	荒木 忠雄
(後任)	(田村 國助)
中村組	高松 進
(三浦 圓藏)	馬淵 湊治
貝島商業	井上達五郎
三隅商店	三隅福次郎
山下汽船	磯村 正之
(門松 經元)	三原 美男
内田汽船	三益一太郎
(後任)	河原 慎男
日本郵船	中尾 方一
三菱商事	富士澤仙之助
大阪商船	渡邊 重吉
(後任)	奥村 延喜
(同)	津田 靖平
津田株式	

巴 組 大野 榮治

〇 三井船舶部 余 語 光

尚海運集會所事務局より高野進、岡崎幸壽の兩名が參加し、又委員會には吉田精三、杉浦郁爾の兩辯護士の希望によりその傍聴を許すこととなつた。

斯て九月十八日第一回委員會を開いて先ず運送契約書の審議を始め、之は十一月二十日商談部會、同二十日評議員會に於て可決され昭和四年度より發賣を見るに至つた。次で委員會は昭和三年十月十日より定期傭船契約書の審議に入り、爾來十回に亘つて檢討の結果、内容全般の改訂を終つたのであるが、更に一步を進めて従来の帳簿式書式を廢して運送契約書同様一枚刷りの所謂單葉式に改めることは時代の趨向に副い能率増進の効多大であるという事に委員全部の一致を見、又定期傭船契約書を最も多く使用する方面の意見も之を裏書したので、茲に大英斷を以て單葉式を採用することに決した。依つて更に推敲の上これが爲めに必要な變更を加え、六月十四日商談部會、同十八日の評議員會及び同二十五日の取締役會に於て之を可決し七月二十六日より發賣されるに至つたのである。

第二款 改訂要旨

運送契約書については第一條の記載欄を能う限り廣くし、若干字句の修正を行つただけであるが、定期傭船契約書の方は前記の如く帳簿式か

ら單葉式に改められた外、當時偶々大審院に於て定期傭船契約の本質に關する新判例が示された結果之に對處する爲め用語を變更し新條項を設置する等形式的にも内容的にも極めて重要な改訂が行われた。

(一) 全体の体裁の簡單化 從來の定期傭船契約書式は本文を五號活字にて印刷した美濃版紙七枚を以て一冊とし之に表紙を附したものであるが、之には左の不便があるということに全委員の意見が一致した。即ち、

- 一、字句を書き入れる個所が夫々離れた場所に散在し、時に記載漏れの恐れがあるのみならず、多數のコツピーを要する場合粘土版等の複寫法による能わず、執務能率を減殺し、而も一々手書して寫本を作る時原本と相違するものを作る恐れがある。
- 二、多數の條文は五號の如き大活字を使用する必要がない。
- 三、整理上不便である。

依つて委員會では外國のタイム・チャーター・フォームの如く一枚の紙に収めることが最も進歩的であり、コツピーを取るにも容易で、値段も安くならうというので種々研究の結果單葉式を採用することに決定した。

(二) 契約の本質の明規 定期傭船契約が質貸借契約なりや否やに依つては學說、判例共賛否相半ばして居り、海運界に於ては努めてその質

貸借に非ざることを主張していたのであるが、會々大審院はR・D・タタ商會對大洋海運の損害賠償請求事件につき定期傭船契約を一種の質貸借契約(質貸借と勞務供給の混合契約)であると解して昭和三年六月二十八日原判決を破棄し事件を大阪控訴院に差戻したのである(註一)。依つて將來斯る不利益を避ける爲め新たに條文を設けて傭船契約は質貸借契約に非ざる旨を明記することとなつた(註二)。

【註一】 大審院判決要旨(昭和三年)

(オ) 第一一五二號事件(參照)

「傭船契約又はチャーター・パーティーなる名稱の下に通常締結せらるる契約は船舶所有者が備船者の爲に運送を爲すことを約する運送契約たるに限らず純然たる船舶の質貸借或は質貸借と勞務供給契約との混合契約なることあり従つて商法第六一・二條の規定は傭船契約又はチャーター・パーティーが運送契約の性質を有する場合にのみ其適用あるものとす。尙混合契約の場合に於ては船舶所有者は適當なる船員を乗組しめ航海の安全を擔保するの義務を負ひ右備船者は該船員を便役するの權利を有するものとす(通常定時傭船契約と稱するものは多くは混合契約なりとす)。」

【註二】 「第三十五條 本契約ハ條文及用語ノ如何ニ拘ラズ質貸借契約ニアラス」 委員會及び海運集會所は此の條項を挿入することに依つて定期傭船

契約が貸借と解せられる恐れは無くなつたものと確信した様であるが實際は必ずしもその確信通りならず裁判所は其後も依然として混合契約(即ち貸借契約)なりとの判決を下している。

(三)用語の變更 備船契約は即ち運送契約にして貸借に非ずとする以上「引渡」、「使用」、「返船」というが如き貸借契約と解釋せられ易き語句は適當に之を改正すべしとの意見が日本郵船より提出せられた。之に對しては議論沸騰して實質上貸借とは全然其趣を異にせるもので現行の儘にて何等支障なきのみならず、斯く改正すれば從來電文、通信等に商習慣として使用した文句を悉く改正するを要する故改正せざるを可とするの意見が多かつたのであるが、要するに定期備船とは運送契約の連続であり旁々最近の判決例をも考慮して貸借契約と解釋せられる字句は總てこれを變更することになつた。即ち

(舊)引渡 (新)備船開始
 使用 備船又は利用
 受渡場所 備船開始場所
 返還 備船解除、解備、備船終了
 一時返還 一時解備
 等である。

(四)條文の簡單化 前述の如く書き入れを要する條文を簡單化して第一條に一括し、書き入れ及び複寫に便した。これに依つて引渡、使用、受渡等貸借に紛らしき用語を

避け、且つ舊條文による主格、目的格の雜然たる文章を明確にすることができた。殊に備船開始場所即ち從來の受渡港を特定の港とすることも、何港と何港との間で引渡す取り極めも、又それが船主備船者何れのオプションであるかも簡明に記入し得ることとなつた。

第二節 昭和十年改訂

第一款 改訂委員會

株式會社神戸海運集會所は昭和八年十二月二十二日その組織を變更して社團法人日本海運集會所となり、引續き舊來の契約書式を繼承發賣して來たが、前回の改訂以來更に數年を経過し、海運集會所の組織變更を始め海運及び經濟事情の推移に伴い契約書式の各條項を検討して加除訂正を試み、以て時代の進運に隨伴せしむる必要を生じたので、役員會の決議により昭和九年度に於て改訂事業に着手することとなつた。依つて關係方面の意見を求めた上六月二十七日畑評議員長より次の十二社に改訂委員會を委嘱し各社は夫々左記の諸氏を其の代表に指定した。

- 「改訂委員」(○印委員長)
- | | |
|-------|-------|
| 日本郵船 | 後藤 貞藏 |
| 大阪商船 | 宮武 省三 |
| 國際汽船 | 高松 進 |
| 三井船舶部 | 山口爲三郎 |
| 帝國汽船 | 勝屋 利秋 |
| 辰馬汽船 | 松本 一郎 |
| 板谷商船 | 松田竹太郎 |

- | | |
|------|-------|
| 巴 組 | 金野 榮吉 |
| 山下汽船 | 門松 經元 |
| 道家商店 | 道家權太郎 |
| 大同海運 | 柴沼 省 |
| 日神海運 | 島津 軼次 |

改訂委員は同年九月一日第一回の會議を開催して勝屋氏を委員長に互選し、評議員長畑茂、副評議員長谷口茂雄、顧問辯護士杉浦郁爾の諸氏並びに海運集會所事務局より主事高野進、書記岡崎幸壽の二名が参加して審議を進め、同年十二月七日第十三回委員會を以て運送契約書及び定期備船契約書を何れも議了し改訂案を作成した。次いで昭和十年六月七日評議員會に附議可決し、更に同年六月二十五日理事會に於て同じく可決確定し、昭和十年七月改訂書式として七月一日より發賣することとなつた。

第二款 改訂要旨

第一 定期備船契約書

一、用語の變更 海運集會所の改組に伴い「神戸海運集會所」を「日本海運集會所」と改めた外昭和八年船舶安全法の實施を見た外之に從つて左の通り用語を變更した(括弧内は從來の語句、運送契約書第一條も同様)。

純噸數(登簿噸數)、中間検査(定期検査)、定期検査(特別検査)、航行區域(航路區域)、夏季滿載吃水線(夏季積載制限線)。

尙徵發令の法語に從つて「擾亂」

「變亂」(第二十三條及び第三十三條)は之を「事變」と訂正し、又用語統一の爲め「投錨」「碇泊場」を「碇泊」「碇泊場所」と整理(第五條、運送契約書第三條)した外更に殘存せる貸借的語句を一掃することに努めた(第五條の「指圖」、第十四條の「指示」を何れも「請求」と改め第四條、第十四條を修正した)。

二、船舶表示の簡約 第一條中「船質」、「乾舷證書有無」、「機關ノ種類」、「公稱馬力」、「電燈ノ有無」、「無線電信有無」の各欄を削除した。蓋し之等の諸項は煩雜、時代遅れ、又は定期備船契約書の「船舶表示」中に掲げることには不必要と考えられたからである。

三、「特約條項」を「其他ノ條項」と改む 元來特約條項は以前に於ては全條項の最後の位置又は餘白に記入したものであるが、昭和四年改訂の際コッピ作成立上の便宜から第一條の直後に移したものである。然し乍ら外觀上第一條の一部であるが如き場所に特約として特異な條項を挿入することは如何かと思われるのみならず、此處に記入した條項が第二條以下の條項と抵觸する場合解釋上種々の困難を惹起する恐れがあるから今回修正したのである。

四、備船料計算方法の訂正 一月に満たない端數の備船料を算出するに當り翌月に於て應當日を欠くときは如何なる基準の日數を以て日割

計算を爲すべきに疑義があり、一月、二月、三月に跨る備船料の算出に當つて往々紛争を生ずるので之を確定して置く必要がある。此の場合備船料一カ年分を三百六十五分し或は一カ月備船料を常に一カ月の日數

1カ月の備船料×2 + 1カ月の備船料×38 = 備船料總額
31(1月の日數) + 28(2月の日數)

五、免責條項の整理 免責條項は能う限り公正明確にして紛争發生の餘地を極力少くする必要があるとの建前から左の通り全面的に修正した。

第十七條 (運送契約書第十六條、相互免責) 官憲又ハ人民ニヨリ抑留、軍事行為、内亂、暴動、海賊、匪賊、船員ノ匪行、「船員又ハ船人夫ノ同盟罷業又ハロツクアウト」、火災、衝突、坐洲、坐礁、沈没、「本船々々體・汽機機關ニ生ジタル損傷」、投荷、其他天災不可抗力ニ基因スル出來事ニ對シテハ當事者互ニ責任ナキモノトス

右條文中定期備船契約書に於ては「船員又ハ船人夫ノ同盟罷業又ハロツクアウト」及び「本船々々體・汽機機關ニ生ジタル損傷」の字句を除いたが、これは此の二つの場合については第九條及び第十條(現在の第十一條)に別に規定があるからである。六、船員の時間外労働に對する報酬を實際の慣行に従ひ備船者規定に依り支給することに改めた(第三十一條)。

第二 運送契約書

を三十日として三十分すべし等の説があるが、委員會に於ては「其ノ使用シタル月ノ日數ニヨリ日割計算ス」と定めた(第七條)。即ち一月三十日から二月二十八日に至る備船料算出の方法を示せば次の通りである。

運送契約書に對しても大体定期備船契約書と同様の改訂を行つた外尙左の點を改めた。即ち

一、不可抗力等に因る積切出帆及び揚地變更は當事者間に絶えず紛争を惹起するので、これを防止する爲め新たに船主又は船長に對し備船者への通知義務を負わせることとした(第十條、第十一條)。

第三節 昭和十三年改訂

第一款 改訂委員會

昭和十年改訂の定期備船契約書第七條(備船料計算方法)の解釋に關し昭和十一年四月二十五日附を以て、合資會社佐藤商店より「其使用シタル月とは其使用の開始日時より翌月の應當日時迄の意味であるか又は其使用日時に屬する暦月を意味するものであるか」との照會があつた。依つて海運集會所は五月五日の第二回仲裁委員會に於て「一カ月ニ滿テサル備船料ハ其使用シタル月ノ日數ニヨリ日割計算ヲ爲ス」の解釋を次の通り決定して同日佐藤商店宛回答した。「使用シタル月ノ日數」とは各使

用日時の屬する各其暦月の日數を意味するものなり。従つて貴問の如く「使用の開始日時より翌月の應當日時迄の日數」を意味せず。

然るに其後も同様の質疑を寄せる者があり、更に昭和十一年九月には株式会社正輝商會より「甲板積に要するラツシングワイヤー並にシヤツクル備付負擔」に關し照會があつたので、十月一日の第五回仲裁委員會に於て柴沼省、松本富藏、道家權太郎の三氏を本件鑑定人に指名した所同鑑定人會議は

「定期備船契約ハ甲板積ヲモ許容セルモノナルヲ以テ近海配船ヲ目的トスル契約ニ於テハ北洋材ノ甲板積ハ當然普通貨物トシテ豫期スヘキモノナリ、而モ船舶安全法第一六二條乃至一六四條ニハ木材ノ甲板積ノ場合之ガ裝置ヲ備フヘキコトヲ明記セリ、依テ正輝商會ノ照會ニ係ルラツシングワイヤー並ニシヤツクルノ本船備付ハ當然ト考フ」

との結論に到達したが、鑑定書發給は新たに商習慣を確立することとなるので仲裁委員會の總意を求めた上で決定したいと希望した。依つて十月二十三日の第七回仲裁委員會に附議した結果本件と備船料算定方法其他疑義頻發の諸問題とを一括して仲裁委員會より左記十五名の特別委員會を擧げ、備船契約書研究委員會を設置

し審議することとなつた。

「備船契約書研究委員會」

(〇印委員長)

- 五光商會 田中卯三郎
- 大阪商船 天野 壽雄
- (後任) 山下 正樹
- (後任) 太田 健一
- (後任) 道家權太郎
- 道家商店 後藤 貞藏
- 日本郵船 川口治三郎
- (後任) 磯村 正之
- 山下汽船 丸谷 勝次
- 東和汽船 松本 富藏
- 板谷商船 長尾 景信
- 佐藤國汽船 大野 榮治
- 巴 組 柴山 省
- 大同海運 高松 進
- 國際汽船 辻村芳太郎
- 日神海運 渡邊 轡二
- 辰馬汽船 山口 彰
- 三菱商事 余語 光
- 三井船船 橋本 一郎
- (後任)

他に

- 集會所事務局 高野 進
- 岡崎 幸壽
- 同 高橋 正彦
- 同

研究委員會は十一月十六日第一回會議を開催、各方面の船主、備船者につき現行慣習の問合せを行つた上十二月三日荷役用具の負擔につき次の通り決定した。

「當所の定期備船契約書を使用し木材の甲板積をなしたる時現在の慣行に於てはスタンションは備船者負擔、ラツシングワイヤー、チ

エーン、シヤツクルは船主負擔を原則とす、但し此の點に關する紛争の頻發を避くる爲め可成早き機會に本契約書を改訂し其の點を明文を以て挿入することを必要なりと認む。

又定期備船契約書第七條(備船料計算方法)に付ては昭和十一年十二月十日の委員會に於て事務局作成の解説書を承認、同月十六日の第八回仲裁委員會に附議した上同二十二日の第五回研究委員會に於て案文を決定、畑評議員長の承認を得て「日本海運集會昭和十年七月改訂定期備船契約書第七條(備船料計算方法)制定の趣旨」と題する左記趣意書を會員宛に配布した。

日本海運集會所制定備船契約書に依る備船料計算方法

一、期間一曆月(オフハイヤーの有無に關せず)の場合
其應當日を以て一曆月とする備船料を支持すること。此間オフハイヤーを生じたる場合は其曆月に依る日數を以て返還するものとす。

(例示) 一月二十日から二月二十日を一曆月とする契約に於て一月二十五日から二月五日迄オフハイヤーとなつた場合の計算は應當日を算定する備船開始の月即ち一月の三十一分を以て、三十一分の十二日をオフハイヤーとする勘定となる。

二、期間一ヶ月未満の場合
其使用したる各月の日數を以て計算すること。此間オフハイヤーを生

じたる場合亦同じ。因に長期契約に於ける返船時の一ヶ月未満の備船料計算方法も亦同じ。

(例示) 一月二十日から二月五日迄の備船料は一月の十一日間は三十一分とし、二月の五日間は二十八分を以てすると同時に、此間のオフハイヤーを生じた場合は三十一分の一と二十八分の一を合計したものが船主の返還するオフハイヤー期間の備船料である。

次に昭和十二年三月一日の第九回仲裁委員會は右第七條の字句修正の件を審議した結果、備船契約書研究委員會に於て之を機會に運送及び定期備船契約書の全般的改訂に着手することとし、先ず會員より修正意見の提出を求めるとなつた。斯て右研究委員會は其儘契約書改訂委員會と變じて昭和十二年六月二十一日改めて第一回會議を開き、定期備船契約書から逐條審議を開始同年十一月四日迄に十五回の會合を重ねて一應草案を決定したが、十二月十日評議員會に附議した後更に數回再検討を行い、昭和十四年二月十日理事會の承認を得て同三月一日より發賣を見るに至つた。

第二款 改訂要旨

改訂委員會成立の経緯に鑑み専ら定期備船契約書を中心として改訂が行われた。

一、甲板積木材に要する荷役用具負擔關係の明規、前記鑑定人會、仲裁委員會及び研究委員會の決議を尊

重すると共に更に各方面の意向を求めた結果スタンションを備船者負擔費目中に加えることは異議なきもラツシングワイヤー等は必ずしも常に船主負擔と云う譯でもないから結局一般の注意を喚起する意味で別に「協定費目」を設けて甲板積木材に要するラツシングワイヤー、チェーンシヤツクルは當事者の協定に委せることとした(第六條)。

二、備船料計算方法に關する規定の整備 備船料計算方法については既述の如く種々の方法があるが何れも一利一害を伴うので、委員會としては結局昭和十一年十二月十六日の仲裁委員會に於て決定せられた「日本海運集會所昭和十年七月改訂定期備船契約書第七條制定の趣旨」を成文化して條文中に織込むこととした。即ち先ず應當日を欠く場合の疑義を解消せしめる爲めに「應當日ヲ欠クトキノ應當日時ハ翌月最終日ノ午後十二時零分トス、尙次ノ應當日ハ備船開始ノ日時ニ還元スルモノトス」の文言を追加し、又「備船終了ノ際ニ於ケル一カ月未満ノ備船料」も「一カ月ニ滿タサル」端日數備船料と同様に取扱ふこととした。尙オフハイヤーの計算につき從來の規定では、滿一カ月の契約がオフハイヤーを生じた爲め一カ月未満となつた場合を含むと解せられる怖れもあつたので、オフハイヤーの計算については別條を以て規定することにし

た(第七條、第十條)。

三、條項の整理 航行區域及び積荷の制限に關する規定が數條に分れていたので簡明化の建前から之を「航行の制限」及び「貨物の制限」に一括整理した。

四、仲裁條項の修正 仲裁契約に關する當事者間の合意は備船契約締結と同時に成立するものであり、従つて争の起つた場合には當事者の双方からは勿論、その一方からでも仲裁判斷を依頼し得ることは當然の話である。然るに舊來の書式では此の點に關する認識が不充分で「單獨仲裁」なる特別のものがあるかの如き誤解を生ずる怖れがあつた。會々神戸地方裁判所は汽船喜多方丸仲裁事件に次で汽船對洲丸事件及び同松山丸事件の仲裁判斷に對する判決に於て此の問題を解決したので、これを機會に仲裁條項の意義を明らかにすると共に手續を簡易化する爲めに適當に字句を修正し且つ仲裁手續に關する事項は總て海運集會所の内規に従つて處理すべき旨を明規することとした(第三十四條、運送契約書第二十條(註三))。

尙昭和十七年七月の日華事變勃發に伴い、軍に於ける所謂「徵備」の解釋につき疑義を生ずるに至つたので取扱上の紛亂を防止する爲め「御用船ニ關スル特約條項」を制定し之をスリップとして使用することに決定した(註二)。

【註一】所謂「單獨仲裁」の効力に對しては左記諸判例を参照され度

い。
昭和七年十月二十四日神戸地方裁判所判決、筒井清松及本郷伊吉郎判昭和六年(ワ)第七六二號仲裁判斷ニ對スル執行判決請求事件(日本海運集會所發行「仲裁判斷集」五〇頁、汽船喜多方丸買取契約紛議事件参照)
昭和十二年十二月二十六日神戸地方裁判所判決、合資會社名港組及菊池忠三郎判昭和十年(ワ)第二七一號執行判決請求事件(前掲書一〇九頁、汽船對州丸運送契約紛議事件参照)
昭和十二年三月三十日神戸地方裁判所判決、門司海運合資會社及神戸鮮牛移入管理株式會社判昭和十年(ワ)第七七五號執行判決請求事件、同十三年三月十二日大阪控訴院判決、同十三年八月二十三日大審院判決(前掲書一八八頁、汽船松山丸運送契約紛議事件参照)

【註二】第三章参照、又「徵備」の解釋については前記「仲裁判斷集」一四四頁以下栃木關係仲裁判斷参照

第四節 裸備船契約書の制定

第一款 特別委員會

裸備船契約(所謂船舶貸借契約)は本來當事者間の特殊關係を基礎として成立するものであるからその内容は千差萬別で、従つてその本質についても果して貸借契約であるかそれとも備船契約の變形と見るべきか明かならざる有様にて自然一定の書式も無く、當事者は必要に応じて各種各様の書式を作成使用するといふ状態であつた。然るに海運情勢の

變化に伴つて裸備船契約が増加の傾向を示し來つたのでこの意義を明確化すると共に之が標準書式を制定し得れば實際上誠に便利であるとの意見が有力となつた結果昭和十五年五月二十五日開催の第三回常任委員會に於て特別委員會を設置することに決定し、委員として左記七氏が選任せられた。

- | | |
|-------|-------|
| 山下汽船 | 磯村正之 |
| 大和汽船 | 勝屋利秋 |
| 大同海運 | 柴沼省 |
| 福洋汽船 | 田邊淺市 |
| 日神海運 | 辻村芳太郎 |
| 三井船船 | 橋本一郎 |
| 攝津商船 | 橋本信一 |
| 他に | |
| 顧問辯護士 | 杉浦郁爾 |
| 事務局 | 岡崎幸壽 |
| 同 | 高橋正彦 |
| 同 | 岡幸男 |

特別委員會は同年七月四日第一回の會議を開催して橋本信一氏を議長に推し、先ず事務局に於て各方面の資料を蒐集、これを參考として審議草案を作成することゝなつたが、同時に問題の重要性に鑑みて本件委員を増加することゝなり、左記四氏が追加選任せられた。

- | | |
|------|--------|
| 濱根汽船 | 小江伊勢之助 |
| 五光商會 | 田中卯三郎 |
| 道家商店 | 道家權太郎 |
| 中村汽船 | 馬淵溝治 |
- 爾來眞摯なる検討を行うこと前後

十九回、其間海運統制委員會よりの要望に依つて運航委託契約書々式制定の仕事併託せられた爲め裸備船契約書の研究は一時中止するの已むなき状態となつたが、漸く昭和十六年六月十一日に至つて一切の審議を完了し案文の決定を見たのである。

第二款 制定趣旨

前述の如く裸備船契約は當事者の特殊關係の上に成立するもので船主としては運航者を全幅的に信賴してこれに船舶の利用を一任し、又運航者としては自己の所有船に對すると同一の態度を以てその運営に當るといふのが自然發生的な意味に於ける本來の姿である。然るに時勢の推移と共にこの本質に變化を來し、從來豫想しなかつた各種の新事態を發生せしむるに至つたが、その最も顯著なる點は定期備船契約の場合に於ける所謂「オフ・ハイヤー」の觀念がこれに導入せられて來たことである。

本書式は斯かる實情の下に於て觀念上の混亂を整理し、裸備船契約に一種の據所を與えんとするだけのもので、決して裸備船契約の本質を解明し或はこれに理論的基礎付けを與えて業界を指導せんとするが如き意圖を有するものではなかつた。換言すれば當時の實情に即した書式を制定して一般の需要に應えんとするのが本委員會の目的とした所である。従つて採用せられた條項は大体に於

て現實の慣行を成文化したものであるが時に意義を明確化する爲め或は紛議の發生を防止する爲めに特別の規定を設けた場合があり、又中には委員會としての意向は決定せるも實際上の便宜を考えて明記することを避け單に了解事項として議事録の記載だけに留めたものもある。主要點を示せば左の通りである。

一、全体の様式 これは海運集會所制定の定期備船契約書及び運送契約書の場合と同様實際に於ける使用上の便宜を考えて記入すべき事項を第一條に一括し、又特約に關する記載欄も「其他ノ條項」として第一條の次に配置した。第一條に「本契約主ノ事項左ノ如シ」とあるのも前記書式と同一の趣旨に出ずるもので第二條以下が主要でないという意味では決してない。換言すれば第一條は各契約に依つて當然相違あるべき可變事項を掲げ、第二條以下は何れの場合にも適用せらるべき一般的不變事項を列記したもので條項自体としては兩者の間に何等輕重の差はないのである。たゞ第一條は個々の契約に於て特に記入を要すべき事項であるからその記載事項が第二條以下の規定と矛盾する場合に第一條の方が優先するというだけのこと、裸備船契約一般としては第二條以下も重要條項たるに變りはない。

二、新舊交換差益 從來の裸備船契約に於ては船主は萬事を運航者に

一任し運航者は全責任を以てその運航に當るといふ状態であつた爲め運航者が屬具取換による差益を請求するといふが如き問題は殆んど起らなかつたのであるが、現在に於ては裸備船の事情が變化し船主、運航者間の關係著しく酷薄となつたのみならず理論的には運航者より右差益を請求し得るものと考えられるのでこの點を防止する爲め船主には斯かる賠償責任なきことを明記する必要がある。依つて第二條(運航能力)第二項として「賃借人ハ其補充シタル屬具に關シテハ賃借人ニ何等ノ請求ヲ爲スコトヲ得ズ」といふ規定を設けた譯である。

尙運航能力の保證だけでは不十分と考えられるので契約の開始及び終了の際船底検査を行うべき旨の規定を設けることになつたが、同一條文中に挿入することは却つて全体を錯雜させる恐れがあるので第三條(受渡時の船底検査)として別に規定することとした。

三、オフ・ハイヤー條項 裸備船契約に於て所謂オフ・ハイヤーを認めるかどうかが第一に問題であるが、更に認めるかすればそれを正文規定とするか特約に譲るか、またオフ・ハイヤーとなる迄の期間は何日位を妥當とするか或はオフ・ハイヤー期間はこれを契約期間中に含ませるかどうか、等幾多の問題があつて委員會に於て最も激しい議論が闘わ

されたのであるが、數回協議を重ねた上次の如く決定した。

(イ) 元來オフ・ハイヤーは料率と關係を有する問題で從來の裸備船契約に於ては賃借人は三百六十五日料金を支拂う代りその賃貸借料の割出については一年を十一月として算定したものである。然し時勢の推移に伴つて當事者間の特殊關係が薄らぐと共に斯かる從來の慣行が却つて紛議を生じ好ましくないからざる結果となつた爲め遂に今日の如くオフ・ハイヤーを認めるに至つた次第である。殊に海運統制委員會に於てはレイト決定の必要から如何なる場合にも期間一年以上の裸備船を承認せず總て一年にて打切りとする實情であるから之等の點を考慮して裸備船契約にも當然オフ・ハイヤーを認むべきであるといふに意見の一致を見た。

尤も海運集會所としては一應海運統制委員會とは別個の立場に於て一般的の標準フオームを作成する譯であるから裸備船本來の特質をも考慮してオフ・ハイヤーとなるべき休航を二つに區別し

(甲) 定期及び中間検査等の場合 は原則として賃借人が費用を負擔する(第八條)

(乙) 海難に因る場合は一定期間 經過後船主の負擔とする(第十條)

ことに決定した。

(ロ) 然しオフ・ハイヤーなる語は本來定期備船契約に於て「契約の中断」を意味するものであるからこの觀念をその儘賃貸借たる裸備船契約に導入せんとすれば契約中断中に於ける船舶管理の責任は抑も何人に歸屬するやというが如き困難なる問題を生ずる。又オフ・ハイヤーには單なる「休航」の意味も含まれているので斯様に曖昧な語句を使用することは裸備船契約に對する解釋を益々混亂せしめる惧がある。依つて本書式に於ては「オフ・ハイヤー」の代りに「一時的使用不能」の文字を採用して一定の使用不能期間に對しては賃貸借料の支拂を要しないこととし以つて賃貸借たるの觀念を明瞭ならしめた。

(ハ) オフ・ハイヤーとなる迄の期間即ち「賃料の支拂を要する使用不能期間」は何日位を妥當とするか?

海難は豫想し得ないものであるから當事者間で協議すべき性質のものである。從來の裸備船契約では船主は法定検査期間を見込んで相當低率の賃料で貸船し従つてオフ・ハイヤーは無いのが常識であつた。故に今オフ・ハイヤーの期間を算定するということになればそれは契約期間、賃料等を基礎として法定修繕期間を逆に推定する

譯であるから一率に決定するのが既に無理である。況んや統制委員會に於ては契約期間を一年と定め而も法定検査も海難も含めてオフ・ハイヤー三十日と見ているのであるから全く實情に副わないことになる。依つて海運集會所としては右期間の個所をブランクとし當事者をして自由に記入せしめることとしたが、然し標準書式を制定した以上一應委員會の態度を決定して置く必要もあるので、裸備船の契約期間が過去の平常時に於て少くとも三年であつた事實上に於て使用不能なるも賃貸借料の支拂を要する日数は「六十日」を妥當とするといふに意見の一致を見た。

(ニ) 船舶の検査期日は人爲的に繰延べられることがあるが、元來船舶の検査に於てはその検査期間だけ自然に延びる譯であるから受檢義務の歸屬について争の起る恐れがある。海運統制委員會に於て裸備船料を査定する場合には運航者が一年一回検査を行うものとして

その費用だけ定期備船料より控除して算定して居る状態である。故にこの實情を考慮し且修繕義務に關して紛議發生の餘地を無からしめる爲めに特に規定を設けた。

四、運賃に對する共同海損分擔義務 船主が備船契約に依つて船腹の使用収益を備船者に一任した場合備船者が自由に第三者と新たな運送契約を締結してその結果船主の全く關知せざる新しき責任を生ずることは甚だ不合理で而もこの不合理は裸備船契約の場合に於ては一層顯著なるものがあるのである。歐洲のポールタイム・フォームでは「Hire not to contribute to General Average」と規定してこの問題を解決しているが、然し我國では積荷無き船舶に於ては共同海損を構成するや否やにつき疑問があるに拘わらず備船者が第三者と別に運賃着拂の條件で運送契約を締結した場合に共同海損を構成するならばその船荷證券面の着拂運賃を通じて備船料にも共同海損分擔義務が發生して來ると解釋されているのである。依つてこの不合理を是正する爲めに第十三條第二項に「賃借人が第三者ト運賃後拂ノ條件ヲ以

テ運送契約ヲ締結シタルトキハ該運賃ニ對スル共同海損分擔金ハ賃借人ノ負擔トス」と規定した。

五、徴發及び徴備 裸備船契約の本質に鑑みて備船者中心主義をとるも特殊の場合には當事者双方に協議の餘地を與える様配慮した。尙御用船となつた場合でも戰時保險を附けることは許されず、ウオー・リストクに因る損害に對しては政府に於て補償する立前をとつて居るが、御用船名義人が賃借人の場合に於て之に政府補償額以上の賠償責任を負わせることは酷に失する。依つて賃借人賠償責任の限度を明かにする規定を設けた。

六、契約期間の算定基準 契約期間の算定については「契約期日」を標準とする場合があるが、委員會としては船舶の「引渡日時」を基準とすることに決定したので、この旨を了解事項として記録に留めることとした。従つて「引渡日時」以外を基準とする場合には特約に依らなければならぬ。

次に参考の爲めに契約書の全文を掲げて置く。

船舶賃借契約書

船主

(以下單ニ) 賃借人ト稱ス

(以下單ニ) 賃借人ト稱ス

トノ間ニ於テ左記ノ條項ニ基キ船舶賃借契約ヲ締結ス

第一條 本契約主要ノ事項左ノ如シ

船舶表示	船名		船丸		引渡場所	返船場所	通知義務	航行區域	賃借料	支拂場所方法	保險表示	其他
	資格及船級	夏季積載	總重量噸數	滿載航海遠力								
本船引渡ノ日ヨリ向フ	昭和	年	月	日	昭和	年	月	日迄	港	港間	港間	
間、但	日ヲ超エザル範圍内ニテ伸縮賃借人ノ任意											
約	定期検査期日	昭和	年	月	日							
消	晝夜燃料	日本上等	噸									
公稱馬力												
但保險證券面記載ノ區域内トス	壹曆月間金	也	噸	重量壹	噸	付金	ノ割	毎	ヶ月分宛	ニ於テ前		
一、保險金額	金	(船體)金	金									

第二條

第三條

【堪航能力】 賃借人ハ本船引渡ノ際本船ガ船體堅牢強固、機關完全ニシテ法定屬具ヲ具備シ、航海及積荷ニ支障ナキコトヲ保證シ、賃借人ハ本契約期間満了ノ際本船引渡當時ノ原狀ニ於テ賃借人ニ返船スルモノトス

賃借人ハ其補充シタル屬具ニ關シテハ賃借人ニ何等ノ請求ヲ爲スコトヲ得ズ船體、機關、並ニ各部ノ屬具備品ニシテ其使用ニヨリ當然生ジタル磨損ハ賃借人之ガ賠償ノ責ニ任ゼザルモノトス

【受渡期ノ船底検査】 本船引渡ノ際ハ賃借人、返船ノ際ハ賃借人ニ於テ夫々自己ノ費用ニ依リ船底検査ヲ行フモノトス

検査ノ結果損傷アリタルトキハ其修理ニ要シタル一切ノ費用並ニ修理期間中ノ賃借料ハ船底検査ヲ行ヒタル者之ヲ負擔ス

第四條

【一ヶ月未満ノ貸賃借料計算方法】一ヶ月ニ滿タザル期間ノ貸賃借料ハ其使用シタル月ノ日數ニヨリ日割計算トシ猶一日(二十四時間)未滿ノ端數ハ時間割ヲ以テ計算スルモノトス

第十一條及第十二條ノ場合ニ於テ貸賃借料ノ返還ヲ要スルトキハ貸賃人ハ前項ニ準ジ精算スルモノトス

第五條

【航行及貨物ニ關スル制限】賃借人ハ豫メ貸賃人ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ本船ヲ保險契約ニヨリ航路區域外又ハ戰爭擾亂ノ地ニ臨機使用シ若クハ危險品(三月一日ヨリ六月三十日迄ノ期間ニ於ケル印度石炭ヲ含ム)ヲ積載スルヲ得ズ

第六條

【船員ノ選定、任免、指揮及監督ハ賃借人ノ之ヲ行フ】

第七條

【設備改造】賃借人ハ賃賃人ノ承諾ヲ得テ本船内ニ本船使用上必要ナル設備改造ヲ自己ノ費用ヲ以テ爲ス事ヲ得ルモノトス但返船ノ際ハ賃借人ノ之ヲ原狀ニ復スルコトヲ要ス

第八條

【修繕、検査及諸費用】賃借人ハ本契約期間中ニ於ケル本船ノ定期及中間検査、修繕、運航及船員ニ關スル諸費用其他本船使用及保存上必要ナル一切ノ費用ヲ負擔スルモノトス

第九條

【保險】賃借人ハ本船ニ對シ自己ノ費用ヲ以テ賃賃人ヲ保險金受取人トスル第一條表示ノ保險契約ヲ締結シ其保險證券ヲ賃賃人ニ交付スルモノトス但分損補金ハ賃賃人ニ於テ保險會社ヨリ直接賃借人ニ交付サルベキ手續ヲ爲シ置クモノトス

第十條

【消耗品、保險料、噸稅ノ讓渡】引渡時並ニ返船時ニ於ケル未開封消耗品及食料品並ニ燃料、飲水ノ殘存量ハ當事者協議ノ上價格ヲ決定シ夫々賃借人及賃賃人ニ於テ買取ルベキモノトス

第十一條

【一時ノ使用不能】本契約期間中天災、不可抗力又ハ賃借人ノ責ニ歸ス可カラザル海難其他ノ事由ニ因リ本船ヲ使用シ能ハザルコト連續 日間以上ニ亙ルトキハ右日數經過後本船ヲ再ビ使用シ得ルニ至ル迄ノ期間ニ付テハ之ヲ契約期間ニ算入スルモノ賃借人ハ賃賃借料ヲ支拂フ要ナキモノトス

第十二條

【使用不能】本賃賃借期間中本船ガ六十日以上行方不明トナリタルトキハ最後ノ存在ノ時ヲ以テ本契約ハ終了ス

本契約期間中本船ガ沈没、火災、坐洲、坐礁、衝突、船體・機關ノ破損其

第十三條

他ノ事由ニ因リ喪失若クハ修繕不能トナリタルトキハ其事故發生ノ時ヲ以テ本契約ハ終了ス

第十四條

【共同海損】共同海損ハ西曆千九百二十四年ノヨーク・アントワープ規則ニ準據スルモノトス

第十五條

【委付】海難其他ノ事由ニ因リ保險會社ニ對シ本船ヲ委付セシムルトキハ當事者協議ノ上決定スルモノトス

第十六條

【再買貨】賃借人ハ賃賃人ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ本契約期間中本船ヲ再買貨スルヲ得ズ

第十七條

【徵發及徵備】本船ガ大日本帝國政府ノ命令ニヨリ徵發又ハ徵備セラレタルトキハ受命者ハ遲滞ナク之ヲ相手方ニ通知シ自己ノ名義、責任、計算ニ於テ之ニ應ズルモノトス但當事者協議ノ上政府ノ同意ヲ得テ相手方ノ名義、責任、計算ニ變更スルコトヲ得

第十八條

【契約違反】當事者一方ガ本契約條項ニ違反シタルトキハ相手方ハ何等ノ賠償責任ハ政府ノ補償額ヲ以テ限度トス

第十九條

【規定外事項】本契約ニ規定セザル事項ニ付テハ當事者協議ノ上決定スルモノトス

第二十條

【仲裁】本契約ニ關シ當事者間ニ異議ヲ生ジタルトキハ双方ハ社團法人日本海運集會所ニ之ガ仲裁判斷ヲ依頼シ其仲裁人ノ裁定ヲ以テ最終トシ之ニ服從スベシ

右契約ヲ證スル爲メ

本書式通ヲ作り各自記名調印ノ上互ニ壹通ヲ保有スルモノ也

昭和 年 月 日

賃賃人 賃借人 仲介人

ニ於テ作成ス

第三章 統制書式

第一節 戰時特約條項の制定

既述の如く日本は昭和十二年七月日華事變の勃發と共に非常時態勢に突入することとなり、船腹に對する國家的需要が増大して軍に於ては盛んに所謂「徵備」が行われるに至つた。我海運界は此の要求に應じて先ず昭和十二年に海運自治連盟を結成、次いで之を海運自治統制委員會と改めたが、其後に於ける國際情勢の變化に對處する爲め昭和十四年九月には之を解消して新たに海運統制委員會を設置し、又同十五年十一月には海運中央統制輸送組合を創設した。斯くて海運に對する國家統制は次第に強化せられたのであるが、しかし海運界が所謂「臨戰態勢」を整える爲めには之を以てするも尙不備少からずとして遂に昭和十六年八月政府は海運全部門の國家管理を決定するに至つたのである。

日本海運集會所は斯かる國家情勢の變化に應じて海運契約の圓滑なる履行を確保する爲め逐次必要なる特約條項を制定して契約書本證に添附せしめることとしたのである。

【第一】御用船に關する特約 昭和十三年の契約書改訂委員會は定期備船契約書を改訂するに當り軍部方面の要望を考慮して別に「御用船」に關する特約條項を作成し、以て「徵備」という新事態に對處することとなつたが、同條項は昭和十四年一月

三十日の第十八回改訂委員會に於て採擇され、同年二月十日理事會の承認を得て左の通り可決確定した。

本船御用船ニ關スル特約

徵備又ハ之ニ準ズル事由ニ依リ本船ガ政府ノ御用船トナル場合ニハ左ノ特約ニ從フ

- 一、名義人ニ關スル件
甲、備船者ニ對シ通達アリタル場合ハ備船者名義ヲ以テ之ニ應ズルモノトス
乙、船主ニ對シ通達アリタル場合ハ船主名義ヲ以テ之ニ應ズルモノトス
丙、備船者名義ノ場合ト雖モ船主ノ希望ニ依リ政府ノ同意ヲ得テ船主名義ニ變更スルコトヲ得
- 二、備船期間ニ關スル件
- 三、備船料ニ關スル件
- 四、乗組員ノ臨時増補並ニ諸設備ニ關スル件

【第二】統制指令に關する特約 昭和十四年八月海運集會所は海運統制委員會より之の委嘱を受けて定期備船契約書及び運送契約書に添附すべき「統制指令」に因る免責約款」を立案制定することとなつたので、同月二十六日の常任委員會に於て田中卯三郎、辻村芳太郎、三隅福次郎、田邊

淺市、橋本信一、道家權太郎の六氏を特別委員に選任した。而して事務局よりは岡崎幸壽、高橋正彦及び杉浦顧問辯護士が、之に参加して四回に亘り慎重討議の末九月三十日に原案を作成、十月七日之を海運統制委

員會に廻附した。其結果海運統制委員會は同年十二月二十八日の委員總會に於て之を修正可決、即日實施することとなつた。次で昭和十五年三月二十八日海運集會所常任委員會は別に小型汽船に對する條項を作成して小型汽船統制委員會に提示した所、同委員會に於ても同様の措置を執るに至つた。制定せられた特約は夫々左の通りである。

(甲) 海運統制委員會に於て使用するもの

(イ) 定期備船契約書に添付するもの

統制指令ニ關スル特約
本船ガ政府又ハ海運統制委員會ノ指令ニ依リ統制ニ服スル場合ハ備船者名義ヲ以テ之ニ應ズルモノトス
(ロ) 運送契約書に添付するもの

統制指令ニ關スル特約

政府又ハ海運統制委員會ノ指令ニ依リ本船ガ統制ニ服シ本契約ヲ履行スルコト能ハザルニ至リタルトキハ船主ハ本契約ヲ無償解除スルコトヲ得、但シ備船者ノ同意アルトキハ積取ノ時期又ハ期間ヲ變更シ又ハ他ノ船舶ヲ以テ本契約ヲ履行スル事ヲ得、船名未定ノ運送契約ニ於テ船名ガ特定セラレタル後統制ニ服シタル場合亦同ジ
船名未定ノ運送契約ニ於テ船主豫定船ノ全部又ハ一部ガ政府又ハ海運統制委員會ノ指令ニ依リ履行スルコト能ハザルニ至リタルトキハ船主ハ其

ノ限度ニ於テ本契約ヲ無償解除スルコトヲ得、此ノ場合本契約ノ履行不能ノ有無及其ノ限度ニ付テハ海運統制委員會之ノ裁定スルモノトス、但シ備船者ノ同意アルトキハ積取ノ時期又ハ期間ヲ變更シ又ハ他ノ船舶ヲ以テ本契約ヲ履行スルコトヲ得

(イ) 定期備船契約書に添付するもの

小型汽船統制指令ニ關スル特約
本船ガ政府又ハ小型汽船統制委員會ノ指令ニ依リ統制ニ服スル場合ハ船主名義ヲ以テ之ニ應ズルモノトシ之ガ爲本契約ニ影響ヲ生ジタル場合ハ小型汽船統制委員會ノ幹旋ニ服スルモノトス

(ロ) 運送契約書に添付するもの

海運統制委員會に於て使用する條項中「海運統制委員會」とある部分ガ「小型汽船統制委員會」となつてゐる外前者と全く同一文意である。

【第三】統制委員會の承認 更に昭和十五年六月に至つて之等契約書に統制委員會の承認を條件とすべき旨明示する必要が生じたので、同月二十五日の常任委員會に於て左の文案を決定して直ちに海運統制委員會及び小型汽船統制委員會に移牒した。

本契約ハ海運統制委員會(小型汽船統制委員會)ノ承認ヲ經ルコトヲ要ス

【第四】海運中央統制輸送組合制定の特約條項 其後我國の船腹饑饉は益々激しく統制權の劃期的強化を圖

る必要が生じたので、昭和十五年十一月遂に海運中央統制輸送組合が結成せられたが、同組合が新機構の下に運送の共同引受を行い、即ち組合が團體契約を締結して計畫配船を遂行するが爲めには日本海運集會所制定の運送契約書そのまゝでは不備の點があるとされ、斯て昭和十六年一月十日の同組合常任理事會に於て左の如き特約條項を規定することとなつた。

特約條項

- 一 本契約履行ノ爲使用スル船舶ハ船主(組合)ノ任意トシ、船主ハ本契約ノ條項ニ基キ其ノ組合員ヲシテ運送ニ當ラシムルモノトス
- 二 契約數量ハ特別ノ事由アル場合ノ外月割分送スルモノトシ備船者(荷主)ハ毎月十日迄ニ實際積出能力ニ應スル翌月ノ積出豫定數量ヲ船主ニ通知スルモノトス
- 三 備船者カ前項ノ通知ヲ怠リタルトキハ船主ハ其ノ月ノ運送ニ付其ノ實ニ任セサルコトアルベシ
- 四 前號ノ積出豫定量ニ付積出手配ノ不備其ノ他備船者ノ責ニ歸スヘキ事由ニ因リ積殘ヲ生スルコト明カナル場合ハ船主ハ當該數量ニ付無償解約スルコトヲ得ルモノトス
- 五 船主カ配船ヲ確定シタルトキハ當該船舶ノ運航者タル組合員名、船名、重量噸數、積高豫定及積取豫定日等ヲ書面ヲ以テ備船者ニ通知スルモノトシ、當該組合員ハ本通知ニ基キ當該船舶ニ依リ運送ノ責ヲ負ヒ備船者ト直接運賃滯船料早出料等ノ決済ヲ爲スモノトス

- 五 小型船配船ノ場合ハ小型船運賃率ニ依ルモノトス
- 六 備船者カ前號ノ配船通知ヲ受ケタルトキハ遲滯ナク積荷ニ關スル準備ヲ爲シ、本契約ノ條項ニ基キ其ノ義務ヲ履行スルモノトス
- 七 配船確定シタル船舶カ不可抗力ニ因リ配船不能トナリタル場合ハ當該船舶ノ輸送スヘカリシ貨物ニ對スル輸送責任ハ免除セラルルモノトシ、又積取豫定日ヨリ著シク遅延スルコト明カナル場合ハ船主ハ備船者ト協議ノ上其ノ輸送ニ付適當ノ措置ヲ講スルモノトス
- 八 確定シタル配船カ政府ノ命令若ハ其ノ他ノ必要ニ依リ又ハ配船調整ノ必要上變更セラレタル場合ハ船主又ハ組合員ハ遲滯ナク之ヲ備船者ニ通知スルモノトス此ノ場合ハ船主ハ代船ノ配船ニ努ムト雖モ之カ不可能ナルトキハ前號ニ準シ處理スルモノトス
- 九 毎月ノ配船カ確定セサル以前ニ於テ徵備、政府ノ命令其ノ他不可抗力ニ因リ本契約ノ全部又ハ一部ノ輸送ヲ困難トスル事情ヲ生シタルトキハ船主ハ政府ノ指示ヲ得テ本契約ノ全部又ハ一部ヲ解除スルコトヲ得
- 十 本契約ノ規定セサル事項ニ付テハ商法及一般商習慣ニ依ル

第二節 運航委託契約書及び裸備船契約書追加條項の制定

第一款 運航委託契約書
昭和十六年三月に至り海運統制委員會は統制遂行上運航委託契約に關

する標準書式の必要を痛感するに至つた結果、同委員會としての希望條項を添附して其の立案制定を日本海運集會所に依頼し來つたので、集會所に於ては三月十日開催の常任委員會に於て本件を附議可決し、畑評議員長より當時偶々裸備船契約書の標準書式を研究しつゝあつた左記各氏にその制定委員を委嘱した。

運航委託契約書制定委員

- (○印委員長)
- 山下汽船 磯村 正之
 - 濱根商店 小江伊勢之助
 - 帝國汽船 勝屋 利秋
 - 大同海運 柴山 省
 - 五光商會 田中卯三郎
 - 福洋汽船 田邊 淺市
 - 日神汽船 辻村芳太郎
 - 道家商店 道家權太郎
 - 三井船舶 橋本 一郎
 - 攝津商船 橋本 信一
 - 中村汽船 馬淵 澁治
 - 顧問辯護士 杉浦 郁爾
 - 事務局 岡崎 幸壽
 - 同 高橋 正彦
 - 同 岡 幸男

本件は依頼者よりの要望もあつて早急に案文を決定する必要があつた爲め三月十二日に第一回委員會を開催して委員長を選任するや直ちに各方面より實際使用の書式を蒐集し之と統制委員會側希望條項とを參考として獨自の草案を作成した。斯て四

月九日迄に委員會を開催すること六回にして一應の成案を得たので之を海運統制委員會及び小型汽船統制委員會に廻附して其の意向を徴した上更に三回審議を重ねて四月三十日漸く最後の決定を見るに至つたものである。而して海運統制委員會に於ては五月二日委員會を開催して右書式を承認し、又小型汽船統制委員會に於ては同様の取扱を爲すことに決定した。

運航委託契約書の主要條項を示せば次の通りである(第一條「主要事項」、第三條「航行及び貨物ニ關スル制限」、第十二條「損害賠償」、第十三條「徵發及び徵備」、第十四條「仲裁」等は定期備船契約書の場合と殆んど同一である)。

第四條(配船運賃) 委託者ハ本船ノ配船、積荷ノ選擇、運賃取極、燃料契約並ニ積揚地及寄港地ニ於ケル代理店、船内人夫其他之ニ關聯スル一切ノ手配ヲ受託者ニ一任シ受託者ハ自己ノ名ニ於テ運送契約ヲナシ委託者ノ危険ト費用ニテ善良ナル管理者ノ注意ヲ以テ有利運航ニ當ルモノトス

茲に「善良ナル管理者ノ注意」とは民法第六百四十四條の規定に由來する語句で從つて之に對しては民法上の原則が適用せられる譯である。民法に於ては「善良ナル管理者ノ注意」とは自己のものを大切に使用する場合と同様の取扱を爲すという意味であるから、受託者たる運航者は積荷の運送契約を締結するに當つて

は常に「善良ナル管理者」として適正なる荷主を選択すべき義務があるのである。

第六條(費用並ニ精算) 委託者ハ本船運航ニ關スル一切ノ費用ヲ負擔ス
受託者ハ本船運航ニ因ル運賃、滯留料等ヲ運滞ナク收受シ燃料代、港費其他ノ運航費ヲ支拂ヒ其收支計算各一航海終了毎ニ委託者ニ對シ精算スルモノトス

受託者が委託手数料の中より費用の一部を支辨するが如きことのない様特に豫防策を講ずる必要がある。

これ第一項の規定を設けた所以である。次に受託者は前述の如く「善良ナル管理者」として行動しなければならぬが、受託者が適正なる荷主と契約したにも拘らず運賃を回収し得ざるに至つたとすれば其の責任は結局船主に於て負擔するの外はない。蓋し最初に船舶を委託するが否か又何人に委託するか全く船主の自由であり且つ解約、シフトも認められて以上之は當然のことと言わねばならぬ。然し乍ら受託者が危険性ある荷主と契約した結果運賃の回収不能に陥つたとすれば其は受託者が「善良ナル管理者ノ注意」を欠いた爲めであるから當然自己に於て責任を負擔すべきものである。而して受託者が「善良ナル管理者ノ注意」を拂つたか否かは荷主の資産、人格、信用等について相當の調査を行つたか否かで決まるのであるが、商法の規定もあるので取扱いはルーズ

にさえしなければ運賃は收得し得る筈である。即ち積荷の種類に依つては契約締結當時運賃に對する保證方法を講ずることも考えられる。

第七條(手数料) 委託者ハ受託者ニ對シ本船運航委託手数料トシテ總運賃收入(共同計算運賃アルモノハ之ニ依リ其他ノ契約運賃アルモノハ之ヲ支拂フモノトス但仲介、集貨、荷捌手数料等ハ委託手数料ト關係ナク委託者ニ於テ負擔スルモノトス

本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第三項を其儘採用して條文としたもので同委員會の希望に基くものである(註一)空白の部分には當該統制委員會の料率を記入する譯である。

第八條(保險) 本船ニ關スル運賃、燃料及希望利益保險ハ委託者ニ代リ受託者之ヲ附保スルモノトス
本條は運賃、燃料乃至希望利益について保險契約を締結する場合には運航者たる受託者が船主に代つて之を爲すというだけのこと、決して斯る保險を契約する義務を受託者に負擔せよという意味ではない。而して「希望利益保險」とは例えば船舶が空船にて積地へ回航する場合に於て運航者が積地に至る迄の海上危険に對し運賃若くは運賃と燃料炭等を附保することである。

第九條(クレーム及訴訟) 本船並ニ積荷ニ關スルクレーム及訴訟ノ解決ニ努力ヲナスモノトス
第十條(船荷證券) 受託者ハ船長ニ代

リテ受託者所定ノ船荷證券ヲ發行シ且之ガ回收ヲナス責ヲ負フモノトス
船荷證券は本來船長が發行すべきものであるが、實際の便宜を考えて受託者に發行せしめることとしたのである。

第十一條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

第十二條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

第十三條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

第十四條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

第十五條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

第十六條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

一部積立を要する場合は諸積立金を差引きたる殘額の五分とす
四、委託契約の期間は一ケ年とす(從來よりの特殊事情あるもの例之漁業工船、北海道方面夏場備船等に付ては之を尊重し審査するものとする)但し運航者の不當なる取扱其他其の利益が危険に曝らるる虞あるときは船主は契約期間内と雖も解約の審査申請を爲し得るものとす

第二款 裸備船契約書追加條項
裸備船契約書委員會は既述の如く昭和十六年六月十一日に案文を確定したのであるが、後昭和十六年八月十九日に至り海運統制委員會が之を採用するに當つては統制上の必要から其の第五條及び第十一條に條項を追加挿入することに決定、其旨通達依頼があつたので海運集會所に於ても之を承認し、特別のスリツプを作成することとなつた。契約書の本文及び追加條項を示せば左の通りである。

第五條(航行及貨物ニ關スル制限) 賃借人ハ豫メ賃借人ノ承諾ヲ得ルニ非ザレバ本船ヲ保險契約ニヨル航路區域外又ハ戰爭擾亂ノ地ニ臨機使用シ若クハ危險品(三月一日ヨリ六月三十日迄ノ期間ニ於ケル印度石炭ヲ含ム)ヲ積載スルヲ得ズ
第十一條(一時的使用不能) 本契約期間中天然、一時的抗力又ハ賃借人ノ責ニ歸ス可ラザル海難其他ノ事由ニ因

第十二條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

第十三條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

第十四條(契約解除) 委託者ハ受託者ヨリ不當ノ取扱ヲ受ケタルトキ又ハ委託者ノ利益ガ危険ニ曝サル、虞アルトキハ本契約ノ解除ヲ 統制委員會ニ申請スルコトヲ得
本書式ハ海運統制下の契約に使用するものとして立案制定せられたものであるが、統制下に於ては關係統制委員會に審査を申請せざる限り契約を解除する方法無き故此の意義を明確にする爲め本條を設けたのである。従つて本條は海運統制委員會に於ける「委託契約設定ノ審査基準」第四項(小型汽船統制委員會に於ては「裸備船及び委託契約ノ種類ノ變更ニ關スル場合ノ審査基準」第四項)(註二)を成文化しただけのもので「委託者ノ利益が危険ニ曝サルル處アルトキ」とは例えば受託者の資産状態が極度に悪化した場合を指す。尙空白の部分には夫々關係統制委員會の名稱を記入する譯である。

リ本船ヲ使用シ能ハザルコト連續
日間以上ニ亘ルトキハ右日數經過
後本船ヲ再ビ使用シ得ルニ至ル迄ノ
期間ニ付テハ之ヲ契約期間ニ算入ス
ルモ賃借人ハ貸賃借料ヲ支拂フ要ナ
キモノトス

「追加條項」

第五條 末尾ニ左記ノ通り追加ス
但割増保険料ヲ要セザル範圍内ニ於
ケル危險品ノ積載ハ賃借人任意ニ決
定スルコトヲ得此場合賃借人ハ運帶
ナク其旨賃借人ニ通知スルコトヲ要
ス

第十二條 二行目「其他ノ事由ニ因リ
」ノ次へ「或ハ定期又ハ中間検査ノ
爲メ」ト挿入ス

而して之等の契約書々式は何れも
其後海運統制委員會及び小型汽船統
制委員會又は其後身たる近海汽船統
制委員會よりの申請に依つて逕信省
の認可を得、斯て直接に政府の指揮
監督を受けることとなつた次第であ
る。

第三節 海運統制委員會査定

のランニングレー
イス特約條項

尙海運統制委員會に於ては海上輸
送能力増進の建前から豫てより碇泊
期間の算定につきランニング・レー
デイス制を採用し、従つて之に關し
詳細な特約條項が制定せられた。參
考になる點が少くないと思われれる
で左にその内容を掲げて置く。

海運統制委員會査定ランニング・
レーデイス條項

(イ) 基本條項

一、ランニング・レーデイスハ埠頭荷
役ノ場合ハ着埠時、艀荷役(瀨取ヲ
含ム)ノ場合ハ浮標繫浮時ヲ以テ開
始シ積揚切時ヲ以テ終了スルモノト
ス但シ着埠又ハ繫浮後検査又ハ検査
ノ場合ハ検査又ハ検査終了時ヨリ起
算ス

船込ノ爲メ直チニ着埠又ハ繫浮不能
ノ場合ハ港外投錨六時間經過時ヨリ
起算ス(検査又ハ検査不要ノ場合ハ
港外投錨時ヨリ起算ノ事)

一、其ノ間天災其ノ他不可抗力ノ爲メ
實際荷役不能及ビ危險ノ虞アリテ一
時碇泊所外ニ避難シタル場合其ノ航
海時間及ビ避難中ノ碇泊時間モ總テ
ランニング・レーデイスニ算入スル
モノトス

(ロ) 若松石炭ランニング・レーデイス
條項

一、ランニング・レーデイスハ埠頭荷
役ノ場合ハ着埠時、艀荷役(瀨取ヲ
含ム)ノ場合ハ浮標繫浮時ヲ以テ開
始シ、積揚切時ヲ以テ終了スルモノ
トス

但シ着埠又ハ繫浮後検査又ハ検査ノ
場合ハ検査又ハ検査終了時ヨリ起算
ス

船込ノ爲メ直チニ着埠又ハ繫浮不能
ノ場合ハ港外投錨六時間經過時ヨリ
起算ス(検査又ハ検査不要ノ場合ハ
港外投錨時ヨリ起算ノ事)

一、八幡、枝光ヨリ若松ニ廻船スル場
合船込ノ爲メ轉錫出來ザルモノハ同
地揚切時ヲ以テラン開始スルモノト
ス

一、以上二項ノ場合港外ヨリ又ハ八幡
枝光ヨリ本港轉錫時間トシテ各一時
間ヲ控除スルモノトス

一、積荷開始前揚荷アルトキハ揚切時
ヲ以テラン開始スルモノトス

一、資格變更ヲ要スル場合ハ資格變更
シテラン開始スルモノトス、但
シ資格變更前ト雖モ荷役開始シタル
トキハ荷役開始時ヨリ起算スルモノ
トス

一、備船者ノ都合ニ依リ夜荷役スルコ
トヲ得、此ノ場合割増費用一切備船
者負擔トス、但シ乗組員ノ夜業手當
金ノミ船主負擔トス

一、積合セノ場合ニ於ケル滯船料並ニ
デスパツチマネーノ計算ハ本船積載
噸數ニ依リ按分計算スルモノトス

(ハ) 樺太炭ランニング・レーデイス條
項

一、積揚地ランニング・レーデイスハ
埠頭荷役ノ場合ハ着埠時、艀荷役(瀨
取ヲ含ム)ノ場合ハ積揚地浮標繫
浮時又ハ投錨時ヲ以テ開始シ積揚切
時ヲ以テ終了スルモノトス、但シ着埠又
ハ繫浮(投錨後検査又ハ検査ノ場合
ハ検査又ハ検査終了時ヨリ起算ス、
船込ノ爲メ直チニ着埠又ハ繫浮不能
ノ場合ハ港外投錨六時間經過時ヨリ
起算ス(検査又ハ検査不要ノ場合港
外投錨時ヨリ起算ノ事)

八幡揚運送船ニシテ門司ニ於テ瀨取
ヲ要スル場合ハ本船開門投錨時ヲ以
テ開始シ八幡揚切時ヲ以テ終了スル
モノトス、但シ門司八幡間ノ航海時間ト
シテ六時間ヲ控除スルモノトス、若
シ船込ニヨリ開門入港出來ザル場合
ハ六連又ハ全部投錨六時間經過時
(検査又ハ検査不要ノ場合ハ投錨時)
ヨリ起算スルモノトス、開門迄ノ航
海時間トシテ二時間ヲ控除スルモノ
トス

本船ガ積地ニ於テ揚荷セル場合ハ揚
切、積荷準備整頓時ヲ以テ開始スル
モノトス

一、前項積揚地ランニング・レーデー
ス期間中天災其ノ他不可抗力ノ爲メ
實際荷役不能時間及ビ危險ノ虞アリ
テ一時碇泊所外ニ避難シタル場合其
ノ航海時間及ビ避難中ノ碇泊時間モ
總テランニング・レーデイスニ算入
スルモノトス

一、積合セノ場合ニ於ケル滯船料並ニ
デスパツチマネーノ計算ハ本船積
載噸數ニ依リ按分計算スルモノトス

一、積揚地及ビ二港揚ノ場合ノ滯船料
デスパツチマネーハ各港別ニ計算ス
ルモノトス

一、備船者ハ船主ヨリ要求アリシ場合
ハ積地ニ於テ本船ニ必要ナル燃料炭
ヲ補給スルモノトシ右補給時間並ニ
補給量ランニング・レーデイス中
ニ算入スルモノトス

一、備船者ノ都合ニ依リ夜荷役スルコ
トヲ得、此ノ場合割増費用一切備船
者負擔トス、但シ乗組員ノ夜業手當
金ノミ船主負擔トス

一、積地ニ於テ契約ニ依ルランニング
・レーデイス期間内ニ荷役完了セズ
尙碇泊ヲ要スル場合ハ契約ニ依ルラ
ンニング・レーデイス滿了後十日間
ヲ超ユルトキハ船長ハ任意本船ヲ發
航セシムルコトヲ得、但シ此ノ場合
ト雖モ備船者ハ船主ニ對シ空積運賃
全額ヲ支拂フモノトス

(三) 北洋材ランニング・レーデイス條
項

一、ランニング・レーデイス計算ハ積
地ニ於テハ投錨時ヨリ積揚切時マデ
揚地ニ於テハ埠頭荷役ノ場合ハ着埠
時、艀荷役(瀨取ヲ含ム)又ハ水中

荷役(筏)ノ場合ハ浮標繫浮時ヲ以テ始マリ揚切時ヲ以テ終ルモノトス
 但シ着埠又ハ繫浮後検査又ハ検査ノ場合ハ検査又ハ検査終了時ヨリ起算ス、船込ノ爲メ直チニ着埠又ハ繫浮不能ノ場合ハ港外投錨六時間經過時ヨリ起算ス(検査又ハ検査不要ノ場合ハ港外投錨時ヨリ起算ノ事)
 其ノ間天災其ノ他不可抗力ノ爲メ實際荷役不能時間及ビ危険ノ虞アリテ一時碇泊所外ニ避難シタル場合ト雖モ其ノ航海時間及ビ避難中ノ碇泊時間モ總テランニング・レーデースニ算入スルモノトス

一、積地ニ於テ契約ニ依ルランニング・レーデース期間内ニ荷役完了セズ尙碇泊ヲ要スル場合、契約ニ依ルランニング・レーデース滿了後十日間ヲ超ユル時ハ船長ハ任意本船ヲ發航セシムルコトヲ得、但シ此ノ場合ト雖モ備船者ハ船主ニ對シ第一條ノ協定石數運賃全額ヲ支拂フモノトス

一、備船者ハ都合ニ依リ夜荷役スルトヲ得、此ノ場合割増費用一切備船者負擔トス、但シ乗組員ノ夜業手當金ノミ船主負擔トス

(ホ) 第三國積鐵鑽石ランニング・レーデース條項

一、積地ランニング・レーデースハ本船積地投錨時ヨリ開始シ積切時ヲ以テ終ルモノトス

一、揚地ランニング・レーデースハ埠頭荷役ノ場合ハ着埠時、舁荷役(瀨取ヲ含ム)ノ場合ハ浮標繫留時又ハ投錨時ヲ以テ開始シ揚切時ヲ以テ終ルモノトス、但シ着埠又ハ繫浮(投錨)後検査又ハ検査ノ場合ハ検査又ハ検査終了時ヨリ起算ス

船込ノ爲メ直チニ着埠又ハ繫浮(投錨)不能ノ場合ハ港外投錨六時間經過時ヨリ起算ス(検査又ハ検査不要ノ場合ハ港外投錨時ヨリ起算ノ事)ニテ瀨取ヲ要スル場合ハ門司投錨時(部崎經由入港ノ場合ハ門司検査終了時)ヨリ開始シ八幡又ハ小倉揚切時ヲ以テ終ルモノトシ、門司ノ八幡又ハ小倉間ノ航海時間トシテ六時間ヲ控除スルモノトス

若シ船込ノ爲メ六連検査終了又ハ部崎投錨後直チニ入港出來ザル場合ハ六連又ハ部崎投錨六時間經過時ヨリ起算スルモノトス

一、前記ランニング・レーデース期間中 天災其他不可抗力ノ爲メ實際荷役不能時間及ビ危険ノ虞アリテ一時碇泊所外ニ避難シタル場合ト雖モ其ノ航海時間及ビ避難中ノ碇泊時間モ總テランニング・レーデースニ算入スルモノトス

一、積揚地ニ於ケル許容レーデース計算ノ基準ナル積荷數量ハ運賃支拂ノ際ニ於ケル數量ニ據ルモノトス

一、積揚地共船主ハ備船者ノ要求アルトキハ日曜、祭日ノ夜荷役ニ應ズルモノトス、此ノ場合之ニ要スル稅關其ノ他官憲諸費用並ニ夜荷役割増費用一切備船者負擔トシ乗組員ニ對スル夜業割増手當ノミ船主負擔トス

一、積地ニ於テ契約ニ依ルランニング・レーデース期間内ニ荷役完了セズ尙碇泊ヲ要スル場合、契約ニ依ルランニング・レーデース滿了後七日間ヲ超ユル時ハ船長ハ任意本船ヲ發航セシムルコトヲ得、此ノ場合ト雖モ備船者ハ豫定積高ニ對シ運賃全額ヲ

支拂フモノトス

(ヘ) 南洋材ランニング・レーデース條項

一、積地ランニング・レーデースノ計算ハ積地投錨時ヲ以テ始マリ最終積地積切時ヲ以テ終ルモノトシ、其ノ間ノ轉運時間モ總テランニング・レーデースニ算入スルモノトス

揚地ランニング・レーデース計算ハ埠頭荷役ノ場合ハ着埠時、舁荷役(瀨取ヲ含ム)ノ場合ハ浮標繫留時ヲ以テ始マリ揚切時ヲ以テ終ルモノトス、但シ着埠又ハ繫浮(投錨)後検査又ハ検査ノ場合ハ検査又ハ検査終了時ヨリ起算ス

一、積地ニ於ケル許容レーデース計算ノ基準ナル積荷數量ハ運賃支拂ノ際ニ於ケル數量ニ據ルモノトス

一、積揚地共船主ハ備船者ノ要求アルトキハ日曜、祭日ノ夜荷役ニ應ズルモノトス、此ノ場合之ニ要スル稅關其ノ他官憲諸費用並ニ夜荷役割増費用一切備船者負擔トシ乗組員ニ對スル夜業割増手當ノミ船主負擔トス

一、積地ニ於テ契約ニ依ルランニング・レーデース期間内ニ荷役完了セズ尙碇泊ヲ要スル場合、契約ニ依ルランニング・レーデース滿了後七日間ヲ超ユル時ハ船長ハ任意本船ヲ發航セシムルコトヲ得、此ノ場合ト雖モ備船者ハ豫定積高ニ對シ運賃全額ヲ

ノ場合ハ港外投錨六時間經過時ヨリ起算ス(検査又ハ検査不要ノ場合ハ港外投錨時ヨリ起算ノ事)

八幡揚運送船ニシテ門司ニ於テ瀨取ヲ要スル場合ハ本船關門投錨時ヲ以テ開始シ八幡揚切時ヲ以テ終ルモノトス、但シ門司、八幡間ノ航海時間トシテ六時間ヲ控除スルモノトス

若シ船込ニ依リ關門入港出來ザル場合ハ六連又ハ部崎投錨六時間經過時ヨリ(検査不要ノ場合ハ投錨時)ヨリ起算スルモノトシ、關門迄ノ航海時間トシテ二時間ヲ控除スルモノトス、本船ガ積地ニ於テ揚荷セル場合ハ揚切、積荷準備整頓時ヲ以テ開始スルモノトス

一、前項積揚地ランニング・レーデース期間中 天災其他不可抗力ノ爲メ實際荷役不能時間及ビ危険ノ虞アリテ一時碇泊所外ニ避難シタル場合其ノ航海時間及ビ避難中ノ碇泊時間モ總テランニング・レーデースニ算入スルモノトス

一、積合セノ場合ニ於ケル滯船料並ニデスパツチマネーノ計算ハ本船積載噸數ニ依リ按分計算スルモノトス

一、積揚地及ビ二港揚ノ場合ハ滯船料、デスパツチマネーハ各港別ニ計算スルモノトス

一、船主ハ積地又ハ揚地荷役能力ガ海運統制委員會規定ノ荷役率ヨリ甚ダシク低下セル場合ハ規定ノ荷役率ニ改善セラルル迄配船ヲ中止又ハ取消スコトアルベシ、此ノ場合船主ハ積取出來ザリシ數ヲ無償解約スルコトヲ得ルモノトス

(チ) 其他一般ランニング・レーデース條項

一、一日ノ保證量ニ滿タザル積高船舶ニ對シテハ積揚共ランニング・レীদেরハ夫々二十四時間ニ協定スルモノトシ、右時間以内ニ荷役完了セル場合ニモテスバツチマナーハ支拂ハザルモノトス

一、積地ニ港以上トナリタル場合ノレীদেরハ各港通算トシ、航海時間ハレীদেরヨリ控除ス（比較的の近接地ノ場合）

一、揚地ニ港以上トナリタル場合ノレীদেরハ各港別ニ計算シ通算セザルモノトス（極近接地ヲ除キ一般ニ適用）

一、本船ノ責ニ歸スベキ事由ニ依リ荷役不能トナリタル時間ハランニング・レীদেরヨリ控除スルモノトス

一、燃料炭補給時間及ビ之ニ要スル轉錙時間ハランニング・レীদেরヨリ控除スルモノトス、但シ荷役中ニ於ケル燃料炭補給時間ハ此ノ限ニ非ズ

一、日本（南洋委任統治領ヲ含ム）ニ於テハ四大節（内航船ハ一月一日ノミ）、關東洲ニ於テハ四大節及ビ舊曆一月一日、滿洲ニ於テハ舊曆一月一日、端午節旬及ビ中秋節、支那ニ於テハ舊曆一月一日及ビ双十節ハランニング・レীদেরヨリ控除スルモノトス

又右と關連して海運統制委員會では各港の公休日をラン計算より除外する問題に關し、解釋上の疑義を避くる爲めその統一方を海務院に申請昭和十七年七月十五日附を以て左の通り承認許可となつた。

ランニングより除外すべき休日と滞船

料早出料の關係に就ての解釋例示

一、十二月三十日午後十二時即ち一月一日午前零時迄に碇泊許容日數滿了せる場合は、一月一日もランニングに算入し滞船となる故に、例之、十二月廿八日正午に入港せる船舶にして碇泊許容日數三日間なる時は、十二月廿一日正午に於て碇泊許容日數滿了すべきに荷役遅延のため一月一日以後迄本船を滞船せしめた場合は一月一日もランに算入滞船料を徴す。

二、一月一日午前零時以後同一日中に碇泊許容日數滿了すべかりし場合は、一月二日該當時迄許容日數延長さる（但し一月一日荷役せりと否とを問はず）故に例之、十二月廿八日正午に入港せる船舶にして碇泊許容日數四日間なるときは、一月一日正午に於て碇泊許容日數滿了すべきも、一日間延長されて二月正午となり、此の場合一月一日正午に荷役終了せば早出料一日分となり十二月三十一日正午に終了せば二分となる。

三、十二月廿九日正午に入港せる船舶にして碇泊許容日數四日間なる時は、一月二日正午に碇泊許容日數滿了すべき處を一日延長して一月三日正午迄となる（但し一月一日に荷役せりと否とを問はず）

四、一月一日入港せる船舶は一月二日午前零時よりラン計算とす。（但し一月一日に荷役せりと否とを問はず）但し積揚共通ランの時既に積地に於て許容日數を全部使用したる船舶が一月一日揚地入港の場合、例之、積揚共通ラン四日間の場合に積地に於て四日間丁度或は四日間以上を要したる船舶

は一月一日入港時よりランニング算入滞船となる。

更に同年九月船舶運營會では滞船料及び早出料の計算に關する取扱を統一する爲め左の如く計算法を制定した。

本計算法の主たる特長は時分を日に換算するに際し、小數點以下三位迄に止め四位は四捨五入とした點である。この爲めに在來の計算法に比し個々の場合に於てのみ幾分の差額を生ずるも、その額は精々一圓程度に止まり、而も大數的に觀察すれば在來法と同様の結果を得るものである。本計算法に就ては種々意見もあつたが、運營會の意の存する處を特と關係荷主に説明の上、左記要項通

り九月一日以後の積切船に就ては此の方法に依つて計算方各運航實務者に通過した。

船舶運營會滞船料及早出料計算法

一、許容日數ハ小數點以下三位迄トシ四位ヲ四捨五入スルコト

一、使用日數ハ左記換算法ニ依リ小數點以下三位迄計算スルコト

（註）別記時分換算書ハ小數點以下四位ヲ四捨五入セルモノナリ

一、滞船料ノ場合ハ先ヅ一日分ノ滞船料額ヲ決定シ（錢位未滿ハ四捨五入）之ニ滞船日數ヲ乘ジ實際ノ金額ヲ算出スルコト（錢位未滿四捨五入）

一、早出料ノ場合ハ一日分ノ滞船料額ニ早出日數ヲ乘ジ（錢位未滿四捨五入）之ニ規定ノ早出料割合ヲ乘ジ實際ノ金額ヲ算出スルコト

時分換算法（四位四捨五入三位迄とす）

分	日	時	日	時	分
1	0.001	1	0.042	13	0.542
2	0.001	1.5	0.063	13.5	0.563
3	0.002	2	0.083	14	0.583
4	0.003	2.5	0.104	14.5	0.604
5	0.003	3	0.125	15	0.625
6	0.004	3.5	0.146	15.5	0.645
7	0.005	4	0.167	16	0.667
8	0.006	4.5	0.188	16.5	0.688
9	0.006	5	0.208	17	0.708
10	0.007	5.5	0.229	17.5	0.729
11	0.008	6	0.250	18	0.750
12	0.008	6.5	0.271	18.5	0.771
13	0.009	7	0.292	19	0.792
14	0.010	7.5	0.313	19.5	0.813
15	0.010	8	0.333	20	0.833
16	0.011	8.5	0.354	20.5	0.854
17	0.012	9	0.375	21	0.875
18	0.013	9.5	0.396	21.5	0.896
19	0.013	10	0.417	22	0.917
20	0.014	10.5	0.438	22.5	0.938
21	0.015	11	0.458	23	0.958
22	0.015	11.5	0.479	23.5	0.979
23	0.016	12	0.500		
24	0.017	12.5	0.521		
25	0.017				
26	0.018				
27	0.019				
28	0.019				
29	0.020				
30	0.021				

額ヲ算出スルコト(錢位未滿四捨五入)
 早出料割合ガ三分ノ二ナル場合ニハ
 之ヲ小數ニ換算セズ必ズ之ヲ乘ジ然ル
 後三ニテ除スルコト

- 一、計算順序ハ左ノ通りトス
- 1、一日帶船料額決定ハ之ガタメ計算書上部に添附見本通りD/W、帶船料率、一日ノ帶船料ヲ記入スルコト
- 2、許容日數決定
- 3、使用日數決定
- 4、帶船料又ハ早出料算出||但シ早出料ノ場合ニハ帶船料算出ト同一ノ計算ヲシタル後之ニ早出料割合ヲ乗シ算出ノコト

一、實施期日||昭和十七年九月一日以後
 籌切ノモノハ總テ本計算法ニ依ルコト

**第四節 戰時備船契約書制定
 と船舶使用令書**

日本海運集會所は昭和十六年九月十五日開催の理事會に於て、近く特別法人の設立と共に戰時下備船契約書々式の必要生ずべき形勢にあるを以て此の際民間の意向をまとめて置くべしとの業界の總意に基き特殊書式を作成することに決定、海運統制委員會との連絡をも考慮して左記諸氏を研究委員に選任した。

「特殊備船契約書研究委員」

- ◎ 評議員長 谷口 茂雄
- ◎ 副評議員長 橋本 信一
- 同 磯村 正之
- 同 道家権 太郎
- 同 帝國汽船 勝屋 利秋
- 同 中村汽船 馬淵 溝治
- 同 日本郵船 松倉 榮司

- 三井船船 長岡 英三
- 濱根商店 小江伊勢之助
- 明治海運 大森 伯太
- 大同海運 崎山 好春
- 福洋汽船 田邊 淺市
- 互光商會 田中卯三郎
- 日神海運 辻村芳太郎
- 山下汽船 弓場好三郎
- 大阪商船 吉 澄

- 顧問辯護士 杉浦 郁爾
- 事務局 岡崎 幸壽
- 同 高橋 正彦
- 同 岡 幸男

而して右委員會は昭和十六年九月十六日に第一回の會合を開いて正副委員長を決定の上審議方法として海運集會所定期備船契約書を基礎とし、陸海軍徵備フオームを参考に逐條的審議を行うこととなつた。而して「徵備條項」、「損害賠償」、「オフ・ハイヤー」等を中心問題として研究を進め同年九月二十五日第三回委員會に於て一應全文二十條に亘る草案を脱稿、評議員長を通じて政府方面に傳達した。然し昭和十七年三月二十五日戰時海運管理令の施行と共に船舶使用令書が見られるに至つた爲め本契約書は採用を見るに至らなかつた。依つて左に船舶使用令書を掲げて置く。

船舶使用令書

其の者の所有に係る別紙記載の船舶戰時

海運管理令に依り左の通使用す
 昭和 年 月 日
 運輸大臣

- 第一條 その者は使用の目的たる船舶を別紙記載の引渡の時期及び場所に於て運輸大臣に引渡すべし
- 第二條 船舶使用の期間は使用の目的たる船舶の引渡ありたる日より一年とす前項の期間は運輸大臣必要に應じ之を更新することあるべし
- 第三條 使用の目的たる船舶に付要すべき左に掲ぐる費用は其の者の負擔とす
 一、船体普通保険料(船殼保険料を含む)
- 二、船稅其他當該船舶の所有に依り賦課せらるべき稅金
- 第四條 其の者は前各條を遵守するの外戰時海運管理令及び同令施行規則の定むる所に依るべし

所有者名	船名	造船 番號	船型	引渡の時期 及び場所

第五節 戰時運送契約書

第一款 特別委員會の設置

昭和十六年十二月八日日本が太平洋戰爭突入の暴擧を敢行するに及んで海運は遂に完全なる國家管理の下に置かれ、舊來の平時的書式の如きは最早や全然その用を爲さざるに至つた。斯くて政府に於ては配船統制の遂行上新らたに特殊運送契約書を

作成せんとする意向あるに鑑み、海運中央統制輸送組合の希望を容れて其の原案を日本海運集會所に於て作成することとなり、昭和十七年二月二十四日開催の第三回仲裁委員會に於て議長勝屋副仲裁委員長より左記十二名を右特別委員に指名した。

「特殊運送契約書制定委員」
 (○印委員長)

- 攝津商船 橋本 信一
- 道家権 太郎
- 福洋汽船 田邊 淺市
- 互光商會 田中卯三郎
- 中村汽船 的場信次郎
- 三井船船 長岡 英三
- 明治海運 大森 伯太
- 大同海運 崎山 好春
- 山下汽船 弓場好三郎
- 大呂汽船 島内 恒一
- 日本郵船 川口治三郎
- 大阪商船 高橋 梯之助
- 顧問辯護士 杉浦 郁爾
- 事務局 岡崎 幸壽
- 同 高橋 正彦

委員會は問題の性質に鑑み翌二月二十五日第一回會議を開催して本件委員長に橋本信一氏を推し直ちに議事に移つた。本件については政府及び船舶運營會にも特別の意見がある模様であつたが、海運集會所として其れに制約されず獨自の立場に於て最も公平なる書式を作成することに意見一致し、船舶運營會立案のもの草案として審議を進めることとなつた。

第八條

(イ) 船荷證券發行並ニ回收(ロ)運賃ノ取立並ニ滯船料、早出料ノ決済
(ハ)貨物ノ過不足又ハ其ノ他ノ事故(ニ)共同海損ニ關スル事務
(ホ)其ノ他本契約履行ニ必要ナル事項
運賃會ハ輸送船確定シタルトキ其ノ船名、豫定積高、積地回船豫定日及
運航實務者ヲ書面ヲ以テ荷主ニ通知スルモノトス
荷主ハ前項ノ通知ヲ受ケタルトキハ遲滞無ク本契約履行ニ必要ナル一切
ノ準備ヲ完了スベキモノトス

第九條

配船確定シタル輸送船ガ軍ノ徵備、政府ノ命令其ノ他不可抗力ニ因リ輸
送不能トナリタル場合ハ當該船ノ輸送スベカリシ貨物ニ對スル輸送責任
ヲ免ガル、モノトス但シ運賃會ハ遲滞無ク輸送不能ノ事實ヲ荷主ニ通知
スルモノトス

第十條

輸送船ガ積地回船豫定日ヨリ著シク遅延スルコト明カナル場合運賃會ハ
荷主ト協議ノ上其ノ輸送ニ付適當ノ措置ヲ講ズルモノトス
運賃會ハ第一條所定貨物積入ノ前後ヲ問ハズ他ノ貨物ヲ積合セ又ハ船客
ヲ搭載スルコトヲ得

第十一條

前項ノ場合輸送船ハ第一條所定以外ノ港灣ニ寄港スルコトヲ得
輸送船ハ避難又ハ人命、財産若クハ他ノ船舶ノ救助等ノ爲航路外ニ出デ
又ハ航海ノ順序ヲ變更スルコトヲ得
輸送船ハ燃料其ノ他船用品積取ノ爲任意ノ港灣ニ寄港スルコトヲ得
水先人ノ使用ハ船長ノ任意トス

第十二條

第一條所定ノ貨物積付ニ要スル受荷主別、積揚地別、品種別等ノ境界ニ
要スル費用ハ荷主負擔トス但シ第一條所定以外ノ貨物積合セニ要スル境
界費用ハ運賃會負擔トス

第十三條

輸送船確定後荷主ノ都合ニヨリ積高ヲ減ジ又ハ積荷ヲ爲サザルトキハ荷
主ハ因テ生ズル一切ノ損害ヲ支拂フモノトス
ランニングレデーノ計算方法ハ左ノ通りトス

第十四條

(一)ランニングレデーハ埠頭荷役ノ場合ハ着埠時、舛荷役(瀨取
ヲ含ム)ノ場合ハ浮標繫留時又ハ投錨時ヲ以テ起算シ積揚切時ヲ以テ
終了スルモノトス但シ

第十五條

(イ)檢授又ハ檢索ヲ終了スルモ船込ノ爲直ニ着埠、浮標繫留又ハ荷
役積地ニ投錨シ得ザル場合ハ檢授又ハ檢索終了後一時間經過時ヨリ
起算ス

第十六條

(ロ)檢授又ハ檢索ヲ要セザル場合船込ノ爲直ニ着埠、浮標繫留又ハ
荷役積地ニ投錨シ得ザルトキハ港外投錨後一時間經過時ヨリ起算ス

第十七條

(二)着埠、浮標繫留又ハ荷役積地投錨後檢授又ハ檢索ヲ要スル港ニ於
テハ檢授又ハ檢索終了時ヨリ起算ス但シ船込ノ爲直ニ着埠、浮標繫留
又ハ荷役積地ニ投錨シ得ザル場合ハ港外投錨後六時間經過時ヨリ起算
ス

第十八條

(三)積荷開始前揚荷ヲ有スル輸送船ニアリテハ揚荷終了後積荷準備整
頓時ヨリ起算ス

第十九條

(四)積地ニ於テ資格變更ヲ要スル輸送船ニアリテハ資格變更時ヨリ起
算ス但シ資格變更前ニ荷役開始シタルトキハ荷役開始時ヨリ起算ス

第二十條

(五)積揚地及二港以上ノ積地又ハ揚地ニ於ケルランニングレデー
ハ各港別ニ計算シ通算セザルモノトス
(六)第二十六條ノ規定ニ拘ラズランニングレデー期間中天然災其ノ
他不可抗力ニ因リ實際荷役不能時間又危險ノ虞アリテ一時碇泊所外ニ
避難シタル場合其ノ航海時間及避難中ノ碇泊時間ハ總テランニング
レデーニ算入スルモノトス
(七)荷役不能ノ時間ニシテ輸送船ノ船體、機關ノ故障其ノ他運賃會ノ
責ニ歸スベキ事由ニ因ルモノハランニングレデーヨリ控除スルモ
ノトス

第二十一條

(八)ランニングレデー開始後軍ノ命令ニヨリ實際荷役ヲ爲サザリ
シ時間ハランニングレデーヨリ控除スルモノトス
(九)日本ニ於テハ内航資格船ハ一月一日、外航資格船ハ四大節、關東
州ニ於テハ四大節及舊曆一月一日、滿洲國ニ於テハ舊曆一月一日、端
午節及中秋節、中華民國ニ於テハ舊曆一月一日及双十節ヲランニング
レデーニヨリ控除スルモノトス但シ第一條所定ノ碇泊期間經過後ハ
此ノ限ニ在ラズ
運賃會又ハ荷主ハ日曜祭日又ハ夜間ニ於テモ荷役ヲ爲スコトヲ得之レガ
爲要スル費用ハ船員ノ夜荷役手當ヲ除キ總テ荷主負擔トス但シ碇泊期間
C・Q・Dノ場合ニ於ケル費用負擔ニ關シテハ其ノ都度相互打合せ決定
スルモノトス
第一條所定ノ碇泊期間經過後積高積付ノ碇泊ヲ要シタルトキハ其ノ超過
碇泊期間ニ對シ荷主ハ第一條所定ノ積揚料ヲ支拂フモノトス
積地ニ於テ碇泊期間經過後七日間超過シタルトキハ船積セザルトキト雖
モ船長又ハ運賃會ハ其ノ旨ヲ荷主ニ通知シ輸送船ヲ發航セシムルコトヲ
得此ノ場合荷主ハ輸送船豫定積高ニ對シ運賃全額並ニ積揚料ヲ支拂フモ
トス但シ事前ハ通知シ得ザル場合ハ發航後遲滞無ク之ヲ爲スモノトス
第一條所定ノ碇泊期間内ニ船積又ハ揚荷ヲ終了シタル場合船長ハ碇泊期
間内ト雖モ輸送船ヲ發航セシムルコトヲ得
前項ノ場合運賃會ハ短縮セラレタル碇泊期間ニ對シ第一條所定ノ早出料
ヲ荷主ニ支拂フモノトス
荷主ヲ異ニスル貨物ノ積合セノ場合ニ於ケル積揚料又ハ早出料ノ計算ハ
各積揚場所ヲ異ニシ計算スルモノトス但シ貨物ノ種類ヲ異ニスル場合若ク
ウインチ其ノ他輸送船備付ノ器具ニシテ積揚荷役ニ要スルモノハ荷主

第二十一條

ハ其ノ代理人ニ於テ使用スルコトヲ得ルモ其ノ使用ニ關シテハ船長ノ指揮監督ニ從フモノトス

第二十二條

機荷役ノ場合ニ於テ輸送船ノ船體構造上船取ヲ必要トスルトキノ船積及之ニ附隨ノ費用ハ荷主負擔トス

第二十三條

第一條所定ノ碇泊期間内ト雖モ船長ガ戰爭又ハ戰亂、暴風雨、減水、結氷其ノ他天災ノ不可抗力ノ爲積荷終了ノ見込ナシト認メタルトキハ船長又ハ運管會ハ其ノ旨ヲ荷主ニ通知シ積荷ノ全部又ハ一部ヲ積殘シ直ニ輸送船ヲ發航セムルコトヲ得但シ事前ニ通知シ得ザル場合ハ發航後運管會無シテ積殘シ積貨物ニ對シテハ運管會ハ一切其ノ責ニ任ゼザルモノトス

第二十四條

船長ガ前條規定ノ理由ニ依リ揚地ニ入港シ又ハ揚荷ヲ爲スコトヲ得ズト認メタル場合ハ荷主ノ危險ト費用ヲ以テ附近ノ安全ナル場所ニ積荷ノ全部又ハ一部ヲ揚荷スルコトヲ得

第二十五條

運管會、運航實務者又ハ船長ハ運賃、附隨ノ費用、滯船料、立替金、共同海損及救助ノ爲負擔スベキ金額ニ付運送品ヲ留置シ又ハ其ノ支拂ヲ受クル爲運送品ヲ競賣スルコトヲ得

第二十六條

戰爭、事變、官憲又ハ人民ニ依ル抑留、内亂、暴動、海賊、匪賊、船員ノ匪行、船員又ハ船主ノ同盟罷業、火災、衝突、坐礁、沈没、輸送船ノ船體、機關ニ生ジタル損傷、投荷其ノ他天災ノ不可抗力ニ基因スル損害ニ對シテハ當事者互ニ其ノ責ニ任ゼザルモノトス

第二十七條

共同海損ニ關シテハ西曆千九百二十四年ノ「ヨーク・アンクトウ」規則ニ準據スルモノトス

第二十八條

本契約書記載以外ノ事項ハ船荷證券記載ノ條項ニ從フモノトス

第二十九條

當事者ノ一方ガ本契約ニ違反シタルトキハ因テ生ズル一切ノ損害ニ對シテ違約者ヨリ違約者ヘ賠償スルモノトス

右契約ヲ證スル爲本證書ニ二道ヲ作成シ各自記名調印ノ上互ニ登通宛保有スルモノ也

昭和

年

月

日

ニ於テ

荷主
運送者

第四章 戰後に於ける運管會

第一節 戰時運送契約書ノ改訂

昭和二十年八月日本が無條件降伏を行つた結果わが陸海軍は消滅し、海運事情も一變するに至つた。即ち同年九月二日日本が降伏文書に調印を終ると我が商船は移動を禁止せられ、次で百餘噸以上の汽船は連合軍最高司令官の指揮下に日本商船管理局 (U. S. Naval Shipping Control Authority for Japanese Merchant Marine 所謂 SCAJAP) の行う運航管理を受けることとなつた。而して日本商船の一元的運航統制を行ふために日本商船管理委員會 (Civilian Merchant Marine Committee 所謂 CMMC) の設置を命ぜられたので日本側は船舶運管會を右 CMMC と認めることに諒解を求め、斯くて敗戦後も船舶運管會を通じて船舶の國家使用が續けられて來たのである。

(一) 運賃は積高計算によつて積切拂とし、又船内人夫は積揚地共荷主手配、費用荷主負擔とし従つてその荷役に關する責任を明規した(第一條、第十七條)。

(二) 運航實務者制度の廢止に伴い、之に關する舊第七條を削つた。又配船確定後の不可抗力に因る輸送責任免除の規定(舊第九條)及び貨物積付に要する境界費用の規定(舊第十三條)も削除した。

(三) 「軍」又は「政府」を「連合國占領軍又は政府」と改めた(第五條、第七條)。

(四) ランニングレデーに關する規定を整備(第十二條第八號)すると共に、この趣旨を一貫する爲め C. O. D に關する規定を削除した(第十三條第二項)。

(五) 運賃は如何なる場合に於ても拂戻しをしない旨の規定を新設した(第二十二條)。

第二節 特殊定期備船契約書の制定

昭和二十三年九月二日連合軍總司令部は日本政府に對してスキヤピン一九三一年「日本海運」を交付した。この趣旨は、從來日本船舶は凡て連合國軍の管理に屬していた(ディレクティブ第二號附屬書 B) ののであるが、このスキヤピンによつて官廳船、民間特殊船及び漁船は自由運航を認められ、又貨物船は從來の船舶の「裸備船形式」による國家使用から「運管會による定期備船制」に切り替はれることとなり、斯くて船主としての業務を先ず民營に還元するにあつた。この指令に接した海運總局は直ちにその實行準備に着手し、關係各界即ち船舶運管會、日本船主協會、日本近海汽船協會、全日本海員組合、船舶運管會勞動組合、全日本海運會社従業員組合連合會の參加を

求めて定期備船協議會を組織し、種々検討の末昭和二十四年三月二十六日定期備船契約書を制定、同年四月一日の定備切替と同時に實施せられた。

この定期備船は法的には備船契約の強制という形式に依り、その内容は船主に對する船舶運賃會への船舶の貸渡條件の通知という形をとつて、限り商業方式に基礎を置く様配慮せられた。その結果備船契約は從來本邦海運界で常用されてきた日本海運集會所制定の書式を中心としてその基本となつているポールタイム・フオーム一九三九年版及びニューヨーク・タイムチャーター・パーティを参考とし、これに本定期備船の特異性が織り込まれているのであるが、更に當時の状態では商業方式で解決し切れない點もあるので、之等の點については特約條項（主として費用の分擔に關するもの）及び了解事項（解釋上の疑義説明に關するもの）を以て處理することにした。今海運集會所書式と異なる主要點を摘録すれば次の通りである。

第一、概説

(イ) 法的性格 當初は定期備船契約を締結しても戦時海運管理令に基く國家使用はこれを廢することゝはできないとの意見があつた様であるが、然し定期備船協議會の見解によれば「定期備船契約は船舶賃貸借契約と勞務供給契約との混合契約で

あつて、しかもオフ・ハイヤーを要素とするものである」(註)。國家使用は國家の一方的使用權の設定であるから通常のオフ・ハイヤー原因を理由として使用料の支拂停止を行へるかどうかに疑問があり、又定期備船制度も通常の商契約方式を成るべく採用して行き度いという考えから國家使用は廢止されることゝなつた。然し乍らこれを運賃會と船主との自由契約によるものとすれば制度的には全船舶の備船が不可能となる場合も考えられ、又これを法的に強制するとすれば定期備船が勞務供給を含むが故に違憲となる怖れがあるという譯で結局船主に對する契約強制の形式をとることゝなつた(船舶運賃管理令として昭和二十四年一月二十六日公布、二月五日より實施せられた)。

【註】運輸省海運調整部編海運年鑑第一集七五頁、但し同年鑑の文面ではこれが定期備船協議會の見解であるかそれとも海運總局即ち政府の見解であるかは明らかでないが、各種の事情から判斷して海運總局の意向であつたと考えられる。定期備船を以て船舶賃貸借と勞務供給との混合契約であるとして爲すのは昭和三年以來大審院のつとつて見解であつて海運總局も之に同調したものと思われ、政府の斯る態度が戦後の海運界を著しく刺戟し、遂には海運集會所制定の裸備船契約書にまで惡影響を及ぼしたことは誠に遺憾であつた。此の點については後述する。

(ロ) 備船料 備船料は原價主義に依つて政府が一方的に決定し、而も建造當時の重量噸數を基礎として支拂われる。この點從來の使用料の方式を繼承した譯である。

(ハ) 堪航性 四月一日現在の有姿の儘切替が行われたが、過去七年國家使用が行われ満四年修繕事務が船主の手から離れていた爲め船舶の現状に對する船主の不安は極めて深刻なるものがあつた。依つて切替後の堪航能力保證の義務を緩和すると共に各種の除外例を設けて船主負擔の輕減を圖つた。

(ニ) タンカーに關する特約 タンカーについては、本備船契約の條項だけでは不十分な點が少くないので別に特約條項を設けてその不足を補うことゝした。

第二、逐條説明

第一條 (主要事項)

(イ) 「船舶表示」海運集會所書式昭和二十二年版件名中「船舶番號」を「SCATAP No.」と改め、多少字句の修正を施した上次の項目を追加した。斯様に多くの項目を掲げている所に官廳式の特徴を看取することができる。

(A) 舊集會所書式にあつたもの「燃料油槽」、「満載平均吃水」、「空船平均吃水」、「甲板の層數」、「客室の等級別、定員」、「艙口の數及び寸法」、「ウインチの數及び力」

(B) 全然新設したもの「主

機の種類及び數」(潤滑油費を備船料中に算入する必要上記載した)。「實(軸)馬力」、「汽罐の種類及び數」、「常備バラスト及びコンスタント量」、「特殊構造の有無」(割増支拂をなすことがあると共に從來運賃會が施設したものを今後船主の補修に委ねる結果之を明確にして置くことを必要とした爲)

(ロ) 「備船開始及び終了の場所」原則として全船舶備船であるから各船の實情に則した取扱をなし得る様兩當事者の協定によつて決定することゝした。

(ハ) 「航行區域」備船料中に算入されている船体保險料を一般條件により支拂つた場合に許される航路定限内を原則とし、其以外に航行せしめた時は割増保險料運賃會負擔の了解事項を附した。

(ニ) 「船主の通知義務」計畫輸送の建前より運賃會は相當時間的の餘裕を以て備船開始場所及び豫定日を承知してゐる必要である。

(ホ) 中間、定期検査の爲めの一時解備及び備船再開の場所「了解事項を附し八〇〇噸以上の船舶は京濱ノ若門間、八〇〇噸未満は大阪ノ若門間とし、特殊航路就航船はその都度協議する。尙前項

と同一理由により豫定日通知義務の條項を追加した。

(ハ)「違約金」一應存置されたが現状では無理があるといふので内容を空白とした。これも官廳書式の特徴である。

第二條(噸航能力) 了解事項を附して船体、機關、附屬品、速力、燃料消費量につき船主の責任を緩和した。

第三條(重量積載力) 當分切替時に於ける積載力を以つて保證積載力と見做し且備船料は國家使用の場合と同じく建造時重量噸數を基準とすることを了解事項に記録した。

第六條(費用の分擔) 甲板積木材に要するラツシングワイヤー、チェーン、シヤツクルは運營會負擔と明記した。尙現狀では物資調達の方法が著しく異常であるから、別に特約條項を設けて臨時的に費用負擔者を變更すると共に、解釋、適用についても特約條項及び了解事項を以つて明確にした。即ち「飲料水及び船用燃料」、「附通船料」、「修繕費」は備船者が負擔し、「備船者の爲にする船長上陸費」は船主負擔、「運航の必要上生ずる港費、棧橋料」は同一場所オフ・ハイヤー、同解除となる時は備船者持とし、又「潤滑油」は運營會の補給量に應じて船主がその費用を負擔する。但し之に關しては妥當な補給が行われた以

上船主はオフ・ハイヤーを免れることはできない。

第七條(備船料計算方法) 今次の備船契約は強制されているといふ爲めに船主は一方的に契約解除をなし得ない。故にこの解除條項は削除されてしまつた。

第八條(備船開始及び終了) オフ・ハイヤー期間の契約効果の中断される場合の始期、終期を明確にする爲め了解事項を附した。

第九條(オフ・ハイヤー) 備船料算出の基礎となつた運營會の實績稼働率を検討すると長期休航は何れも稼働期間として稼働率低下の原因となつて居り、稼働率算出に考慮されていらない稼働時間の一回當り平均は十二時間前後となつて居る。然し當時の勞務電力事情を考慮してオフ・ハイヤーの原因となるべき連續休航時間を二十四時間と決定した。

尙燃料に關する出來事の爲めに寄港、滞船した場合はオフ・ハイヤーとしなさいこととし、又了解事項として運營會負擔修繕期間、主機換裝工事期間、政府命令工事期間もオフ・ハイヤーとしないことを明らかにし、更に了解事項適用の細則、使用不能規定細則を別に定めて附屬文書とした。

第十一條(迂航、滞船) スカジヤツプ命令配船という條件と物資統制の點を考へて官公の指令による迂航、滞船をオフ・ハイヤー免除の理

由に追加した。他方オフ・ハイヤー時間に相當する時間を契約期限満了後に延期する備船者オプションは本契約の性質に鑑みて削除した。

第十三條(船長及び船員) 船長は甲板部撤要日誌にかへて備船者所定の運航實績報告書を備船者に提出すべき旨の了解事項を附す。

第十九條(流行病地) 了解事項を附して特別の場合の防疫處理費用を備船者が負擔することとした。この場合の滞船は勿論オフ・ハイヤーとしなさい。

第二十條(本船の喪失) 本船が沈没した場合は勿論沈没日時より契約は失效する譯であるから念の爲め本條項にこの旨を追加規定した。

第二十一條(積荷の留置) 定備切替當時の主要海上貨物の性質及び各種物資統制法規の上から見れば競賣權は勿論、留置權の發動も不可能と認められる點が多い。依つてこれが實行に當つては特に留意すべきことを了解事項に明記した。

第二十二條(燃料及び罐水殘高) 本條を其儘適用することは各種統制法との關係上煩雜に耐えず又面白からぬ結果をも招來するので當分適用しないこととし、唯オフ・ハイヤー中に使用した殘油、殘炭の船内使用はその代價を船主から備船者に補償するとの特約條項を設けた。

第二十三條(航行に關する制限) 船主の承諾を得て航行せしめ得る區域の中に機雷危險區域が追加された

。尙船主が承諾を拒否し得ない場合もあり得るので、承諾を與えたときと雖も危險區域航行の爲めに要する船員手當及び船主損害を備船者が負擔することとなつた。更に通知のみで配船する場合には不可抗力に基因する出來事に對しても備船者が船主損害を負擔し、又事前に豫期されなかつた機雷、軍事行動、敵對行為に依り本船の蒙る損害も備船者が負擔する。要之戰爭危險は總て運營會に負擔された譯である。

第二十四條(貨物に關する制限) 危險物搭載は事前通知を以つて足ることとし、これが爲めの船員手當、割増保險料は備船者の負擔とする。

又他船を海難救助する場合の如く緊急にむを得ない場合には豫め船主の承諾を得ないで曳航に向わせ得る了解を定めた。蓋し運營會としては他船と雖も自己の備船であるから特にその必要があるのである。

第二十七條(共同海損) 今回の備船料中に含まれる保險料を以てしては船舶の附保價格が時價に比し割安とならざるを得ない。然るに積荷は時價相應の附保をなし得るから、共同海損の分擔に當つて船主は自己の受取保險金を以てしては積荷に比し負擔過重となる場合が多い。このことは對船主關係であるが、備船者にして且運送契約當事者たる運營會が船主の負擔を輕からしむる様に荷主と交渉すべきことを要望しそれに應じて了解事項が作られた。

第二十九條 (オーバー・タイム) 「燃料炭繰り換え」の次に「タリートリミング等」の字句を加えた。

備船者の爲めにする船員の時間外勤務手當及び勞務手當は備船者支給であるが、その支給基準は今回は船主と船員との關係、特に斯かる規程が兩者の團体交渉により決定せられたる點を尊重して船主規定によることとした。尙將來之が變更される場合には豫め運賃會と協議すべき旨の了解事項を附した。

第三十一條 (現状回復) 一新設 従來は當然のこととして別段の規定を設けなかつたのであるが、外航配船、輸送計畫達成上及び占領軍命令による改造の必要性が起ることを考慮して新設されたものである。

第三十三條 (修繕要請) 一新設 修繕は占領軍命令により必ずしも船主の自由選擇に委ね得ない場合がある爲めスカジャツプの下部機構としてのC・M・M・C (商船管理委員會) に發せられた修繕命令を達成し得る様本條を新設した。この場合船主は自己の選擇により、より安い費用を以て修繕し得たかも知れない損失は修繕期間の爲めのオフ・ハイヤー時間を短縮する等の便法を講じて船主負擔を軽減する様了解事項を設けた。

第三十四條 (事情變更) 一新設 契約強制の場合に於て經濟事情が變化したことを理由として解約すること

とはできない。斯かる場合に備えて契約内容を變更し得る様本條を新設した。

第三十五條 (裁定) 民訴の規定によれば仲裁判斷に附し得るのは和解をなし得る争に限られてゐる。本契約に於てはその條件及び備船料は船船運航管理令に基き運輸大臣が決定するものであるから、契約當事者は殆んど總ての場合に私法上の和解をなし得るや否や疑問である、という譯で仲裁條項の代りに運輸大臣の裁定條項を採用することとなつた。

第三、其他の特異性

(イ) 徵發條項の削除 従來の契約に於ては戰時又は事變に際し本船が日本國政府に徵發又は徵備される場合の措置を規定していたが、今回の備船では斯かる規定の必要がないのでこれを削除した。

(ロ) 本船の海難 本船に海難が発生した場合の規定がないので、諒解事項を以つて斯かる場合の措置を明らかにした。即ち

(一) 本船に關する措置は船主が主として之に當る譯であるが、緊急の場合備船者が單獨で斯かる措置を取り得る旨明示した。

(二) 積荷のある場合は備船者も海難處理に重大な利害關係を持つのであるから、積荷の處理が確定する迄は船主がなす海難處理は必ず備船者に協議することを求めた。

次に參考の爲め定期備船契約書の全文を掲げて置く。

昭和二十四年三月備船協議會制定

定期備船契約書 (貨物船貨客船用)

船主 (以下船主と稱す) と備船者 (以下備船者と稱す) との間において左の條項に基づき備船契約を締結す。

第一條 本契約主要の事項左の如し

船名	丸總噸數	噸製造年月	年	月
SCAJAP No.	純噸數	中間検査日期	昭和	年
船種資格及び船級	船籍港	定期検査日期	昭和	年
夏季積載重量噸數	噸 (二四〇封度を噸とす)	燃料油槽	年	月
船内載貨容積	立方呎	グレイン	立方呎	
常備炭庫 (一三五立方米を噸とす)	噸豫備炭庫 (同上)			
滿載平均吃水	米	糧空船平均吃水	米	糧
平穩なる海上	約	燃料消費高	航海	日本上級炭
一時間おける滿載	噸	碇泊	日本上級炭	約
速力	約	碇泊	日本上級炭	約
甲板の層數	客室の等級別定員			
艙口の數	キ1			
及び寸法の數	キ5			
ウインチの數	キ6			
及び力	キ7			
主機の種類及び數	キ8			
實 (軸) 馬力	(イ) 最大 (試運轉)	馬力 (ロ) 定格 (計畫)	馬力	
汽罐の種類及び數				
常備バラスト及びコンスタント量				
特殊構造の有無				

備船開始場所	港	港間	日間延長	日間短縮備船者任意。
備船期間	時より向う	日間延長	日間短縮備船者任意。	

備船終了場所	港	港間	船主備船者協定。
備船開始期日	昭和 年 月 日	より昭和 年 月 日迄。	
船主の通知義務	備船開始場所及び豫定日を	日前備船者に通知のこと。	
航行区域			
備船料支拂日	一曆月間		
備場所及び方法	每一曆月分宛東京都においてその月分を前拂いのこと。		
中間定期検査、底洗入渠の爲め一時解備及び備船再開の場所並びに船主の通知義務	港 / 港間		解備及び備船再開の場所並びに豫定日を豫め備船者に通知のこと。
備船者の通知義務	備船終了場所及び豫定日を	日前船主に通知のこと。	
燃料及び罐水残高	備船開始及び終了の際最低罐水	以上最高罐水	以下たること。
燃料受渡値段	備船開始の際毎	に付き	備船終了の際毎に付きの割。
罐水受渡値段	備船開始及び終了の際毎	に付き	の割。
炊事用燃料値段			
違約金			

その他の他項

第二條 「堪航能力」船主は本船が船體堅牢強固、機關完全にして相當の附屬品と適當の船員とを備え、安全に航海をなすに堪うることを保證し、本契約期間中第一條表示の状態を具備せしむべきものとす。
「重量積載力」船主は夏季滿載吃水線以上に涉らざる範圍において、本船の積載力が重量貨物及び燃料罐水（罐内水を除く）飲料水、ストアー、食料品共總重量第一條記載の噸數を下らざることを保證す。若し該噸

第三條

第四條

敷を積載し能はざるときは備船料の按分選減を爲すものとす。
「運送用の船腹」船主は船員の室、船具、器具、食料品及び本船に必要な備品を容るゝ場所を除き船艙、客室等一切を以て、備船者指定の運送に従事するものとす。
船主又は船長は備船者又はその代理者の承諾を得るにあらざれば貨物、乘客又は書狀等を積み入るゝことを得ず。
「碇泊場所」本船は備船者の請求に従い、棧橋その他如何なる碇泊場所においても積荷又は揚荷を爲すべし。但し、本船が安全に碇泊し得る場所たることを要す。

第五條

第六條

「費用の分擔」船主及び備船者は夫々次の費目を負擔す。
（船主負擔費目）船員の給料諸手當、保險料、食料、飲料水、賄用燃料、治療看護費及び船體保險料、修繕費、本船に係る諸税金、定期消毒費用、船員雇入雇止手續に要する諸費用、附通船料の半額、甲板部及び機關部に屬するベイント、潤滑油その他の油類及び消耗品、普通荷役に要するロープスリング、夜荷役用カーゴランプとす。
（備船者負擔費目）燃料、罐水、マツト、ダンネージ、バラスト代、木材甲板積に要するスタンション、ラツシンググレイヤー、チェーン、シヤツクルその他積荷に關する諸費用、貨物積揚に要する人夫賃、膠賃、タリー及びワインチマン費用その他貨物積揚に關する一切の費用、運送契約に係る諸税金、諸手数料、代理店料、港稅、噸稅、燈臺料、棧橋料、曳船料、運河通航料、水先料、浮標料、領事館費その他港則に據り支出を要する一切の費用、港則に據る本船及び積荷に對する消毒費用並びに乗組員に對する健康證明料、乘客に係る諸費用、稅關吏その他の官公吏又は備船者の爲めにする接待費及び備船者又は荷主が乗組ましめたる者の給食料、治療看護費その他一切の費用、附通船料の半額、備船者の爲めに要する船長上陸費、通船料及び通信費とす。

第七條

「備船料の計算」備船者は備船開始の日時より起算し、一曆月間に付き第一條所定の通り本契約期間終了迄毎月同一の割合にて船主又はその代理者に支拂いを爲すべし。但し、最終の半箇月分に限り後拂いと爲すことを得。
一ヶ月に滿たざる期間の備船料はその使用したる月の日數により日割計算とす。猶一日（二十四時間）未滿の端數は時間割を以て爲すべきものとす。備船終了の際における一ヶ月未滿の備船料に付きても亦同じ。
備船料の支拂日が祭日又は日曜日に當るときはその翌日支拂いを爲すものとす。
本船々長が各地において借入れたる船用金及び立替金は備船料と差引計算するものとす。
本條に據り備船者が備船料の支拂いを爲さざるときは、それに依り船主

第八條

の蒙る損害については備船者その責に任ずるものとす。
備船料に割増を附する場合は、割増による高率備船料起算時及び終了時を左の如く定む。
(イ) 高率備船料起算時は、空船の場合は高率備船区域へ向け低率備船区域の最終港出帆の時を以てし、積荷をなす場合は高率備船区域行き積荷開始の時を以てす。
(ロ) 高率備船料終了時は、空船の場合は低率備船区域最初港に到着の時を以てし、揚荷をなす場合は揚荷終了の時を以てす。

「備船開始及び終了」備船者は船主又は船長より本船の備船開始準備整頓したる旨の通知を受けたるときは遅滞なく備船を開始すべきものとす。備船終了の際備船者が備船解除を爲す場合亦同じ。而して備船開始又は備船終了は午前七時より午後五時迄の間にこれを行うものとす。

備船開始並びに終了のときは何れも本船艙内を掃除し、直ちに揚荷に着手するも差支えなき標準備整頓することを要す。
備船開始並びに終了の場合における本船航行資格は當時本船の有する資格とす。

第九條

「オフハイヤー」船體、汽機、汽罐の掃除又は破損、衝突、坐礁、火災、検査、入渠、修繕、定期消毒、船員の雇入雇止め手續、船員のストライキ並びにその他船主の責に歸すべき事由に依り連続二十四時間を超えて備船を繼續すること能わざるときは、本船が原状に復する迄の時間及び前記事由に因り生じたる離路乃至航海距離の延長又は速力の減退により費したる時間に對する備船料、燃料及び給水の船主の負擔とす。但し、その時間が一回二十四時間以内なるときは、その間の備船料、燃料及び給水は備船者これを負擔す。

天候不良、燃料炭油又は貨客に關する出來事の爲め、本船が滞船、避難若しくは寄港したる場合、その間の備船料及びこれに因りて生じたる費用は備船者の負擔とす。
共同海損又は乗組員の重大なる過失及び懈怠と認むべき場合は船主の負擔とす。

第十條

「オフハイヤー」の算計「備船期間中オフハイヤーを生じたるときは、船主は左に依り備船料の返還をなすものとす。
(イ) 備船期間一ヶ月以上の場合におけるオフハイヤーはその曆月に依る日数を以て計算す。
(ロ) 備船期間一ヶ月未満にして且つ異りたる月に跨がる場合は、その使用したる各月の日数を以て計算す。

第十一條

「迂航、滞船」船主の責に歸すべからざる事由に基づく官公の指令、船員以外のもの、ストライキ、ロックアウト、暴動等に基因する本船の迂航、滞船又は停船の時間に對する備船料及びこれに因りて生じたる費用は

第十二條

備船者の負擔とす。
「船底掃除」本船が入渠後六ヶ月以上を経過し本契約記載の速力を持続せざるときは、備船者の請求に依り船主は船底掃除をなすことを要す。この場合の備船料並びにその費用は船主の負擔とす。

第十三條

「船長及び船員」船主は船長及び船員をして第四條の趣旨に基づき出來得る限り迅速に航海をなさしむべきは勿論、本船の航海、積荷その他必要なる事項に關し備船者の業務を極力援助せしむべきものとす。
船主は船長をして各航海の終りに甲板及び機關部提要日誌を備船者又はその代理人に提出せしむべし。

備船者が船長又は船員の行爲に付き不満足の爲め交代を要求したるときは、船主は直ちにその事實を取調べ至當と認むる場合は遅滞なくこれに應ずべきものとす。

第十四條

「船荷證券」船長が備船者又はその代理者の請求に依り船荷證券に記名調印したる結果として生ずる總ての責任は備船者に歸すべきものとす。
「過不足損傷」船主は船長又は船員の重大なる過失に因るの外、積荷の過不足、損傷に對してその責に任ぜず。

第十五條

人夫は備船者の雇入に係ると雖ども作業に付きては總て船長の支配に屬するものとす。但し、その過失に對しては船主その責に任ぜず。

第十六條

「損害の賠償」備船者の責に歸すべき者の過失怠慢に因り本船又は附屬の機械器具に損害を與へたるときは、船主又は船長は備船者に損害の狀況を通知し、至當と認むるものに對しては備船者これを賠償すべきものとす。

第十七條

「相互免責」官公又は人民に依る拘留、軍事行爲、内亂、暴動、海賊、匪賊、船員の匪行、火災、衝突、坐礁、沈没、投荷並びにその他天災不可抗力に基因する出來事に對しては當事者互いに責任なきものとす。

第十八條

「船主免責」船員の適當なる注意の不足に基因せざる汽罐の破裂、シヤフトの折損又は船體、機關の隠れたる瑕疵に因る備船者の損害は船主その責に任ぜず。

第十九條

「流行病地」検査、消毒停船中の備船料及びその費用は、原因が船主又は船長の雇入れたる船員の發病に係るときは船主の負擔とし、備船者より乗込めしめたる者若しくは乗客の發病に係るときは備船者の負擔とす。若し發病の原因が本船をして公認せられたる流行病地に備船者が寄港せしめたるに因由するときは該地發航後二十日以内はその發病者の何人たるを問はず總て備船者の負擔とす。但し、その原因何れにありや判明し難き場合は船主及び備船者を折半負擔す。

第二十條

「本船の喪失」本船が六十日間以上行方不明となりたるときは、最後の存在の時を以て、本船が損傷その他の故障の爲め沈没したるときは沈没

第二十一條

の日時を以て、本契約を終了するものとし、備船料の前拂いありたるときは船主は遅滞なく備船者に精算返金すべし。
「積荷の留置」船主は備船料その他本契約に依り備船者に對して生じたる債權に付き積荷を留置し又はその支拂いを受くる爲め積荷を競買することを得るものとす。

第二十二條

「燃料及び罐水殘高」備船開始の際本船の有する燃料及び罐水は第一條所定の割合を以て備船者これを買取るべく、又備船終了の際はその殘量を第一條所定の割合を以て船主これを備船者より買取るべし。中間又は定期検査その他の事由に依るオフハイヤーの場合亦同じ。

第二十三條

「航行に關する制限」備船者は戦争、事變若しくは封鎖の状態にある港灣又は敵對行動の實行せられつゝある場所へ本船を航行せしむることを得ず。

備船者は船主の承諾を得るにあらざれば本船を一般航海者が危険と認むる時期において結氷港又は流水區域並びに機雷危険區域に航行せしむることを得ず。船體保險料の割増を要する區域の航行につきても亦同じ、船主の承諾を得て結氷港又は流水區域並びに機雷危険區域に航行せしめたる場合の割増保險料、船員に對する手當等の費用及び船主の蒙る損害は別に定むるところにより備船者の負擔とす。

占領軍又は官公の命により備船者が前二項の危険區域に本船を航行せしむるときは、備船者は遅滞なくその旨を船主に通知するものとし、これにより船主の蒙る損害は相互免責の規定に拘わらず前項に準じ備船者において負擔するものとす。

第二十四條

豫期せざる機雷又は軍事行爲、敵對行動等により本船が沈没し又は損害を蒙りたるるときも亦同じ。

「貨物に關する制限」備船者は本船に戰時禁制品を積入ることを得ず。又本船に發火性、爆發性その他の危険物を搭載し若しくは本船をして曳航をなさしむるときは、事前に船主に通知するを要す。この場合の割増保險料、船員に對する手當等の費用及び船主の蒙る損害は別に定むるところにより備船者の負擔とす。

備船者は硫酸、木材又はその他の他の貨物を甲板上に積載することを得と雖ども數量及び積付けに付きては船長の指圖に従ふものとす。備船者は船主の承諾を得るにあらざれば參月壹日より六月參拾日迄の期間本船に貨物として印度石炭を積載することを得ず。

第二十五條

「特殊港」備船者は本船を不開港、その他特殊港等に入出せしめんとするときは、豫め當該官廳の特許狀を船長に交付すべし。

第二十六條

「再備船」備船者は本契約に抵觸せざる範圍において本船を他に再備船することを得るも、本契約上の船主に對する責任を免かるゝことを得ず。この場合備船者は成約後遅滞なくこれを船主に通知すべし。

第二十七條

「共同海損」共同海損は西曆千九百二十四年のヨークアントワープ規則に準據するものとす。

第二十八條

「海難救助」漂流物及び救助に依る收得は、これが爲め要したる時間に對する備船料、船員に對する報酬並びに消費したる燃料その他一切の費用を控除して生じたる損益額を船主及び備船者互いに折半するものとす。但し、これに要したる時間は本契約期間に算入す。

第二十九條

「オーバタイム」備船者は船員をして時間外の服務及び燃料炭練り換え、タリー、トリミング等をなさしむるときは、その報酬は船主規定に依り支給するものとす。

第三十條

「噸税」備船開始並びに終了後本船の内外國噸税を利用し得る場合、これを讓受くると否とは備船者、船主の協定に依るものとす。

第三十一條

「原狀回復」備船者が本船に改装又は新たに施設をなす場合は、豫め船主の承諾を得るものとし、備船終了の際はこれを原狀に回復するものとす。但し、船主の承諾を得たるときはこの限りに在らず。

第三十二條

原狀回復に要する時間の備船料並びにこれに關連する一切の費用は備船者負擔とす。

第三十三條

「契約の本質」本契約は條文及び用語の如何に拘わらず貸借契約にあらず。

第三十四條

「修繕要請」占領軍又は官公の命令に依り、備船者において本船の修繕の場所、時期及び期間に關しては船主に對し要請したる場合は、船主は右の要請に應ずるものとす。

第三十五條

「事情變更」本契約の當事者の一方が、經濟事情その他契約決定のときの事情に顯著なる變更ありと認むる場合は、本契約の兩當事者は協議の上運輸大臣に對し備船料その他の契約條件の變更を求むることを得。」「裁定」本契約に定むる備船料その他の條件の適用に關し當事者間に争を生じたるときは、双方は運輸大臣にこれが裁定を求め、その裁定を以て最終としこれに服従すべし。

右契約を證する爲め本書式通を作り各自記名調印の上互いに壹通を保有するものなり。

昭和 年 月 日 において
備船者

が備船者に補償す。

定期備船契約特約條項
一、第六條の規定に拘わらず
イ、飲料水及び賄用燃料は常に備船者自己の計算において支給す。但し、その消費量が過大と認めらるゝ場合はその超過分に對する費用は、船主
ハ、備船者の爲めにする船長上陸費は
ロ、本船の附通船料は全額備船者の負擔とす。但し、當該港における從來の慣習以上に附通船を船主が要求したる場合その費用は船主負擔とす。

船主の負擔とす。

二、備船者の都合により検査を切替時以降に延期したる船舶については、検査終了迄の修繕費及び検査費用は備船者の負擔とす。

但し、この場合切替時より検査終了時迄の備船料は、その中に含まるゝ修繕費等を差引きたる特定額によるものとす。

ホ、修理の爲めに特定場所（沖修理場所を含む）に赴きたる場合の當該場所における港費等は船主負擔とす。

二、第廿二條の規定は臨時物資需給調整法、指定生産資材割當規則、石炭等賣渡規則等の規定に鑑み當分の間適用せざるものとす。「オフハイヤー」中船主が備船者の残油残炭を船内用途に使用した場合は備船者にその代價を補償するものとす。

三、本契約上の備船料その他の條件は内航配船を前提とするを以て、外航配船の場合における修繕、食糧、船用品の補給、外地における船員の事故等に起因する滞船並びに異常なる出費等は都度當事者間において協定處理するものとす。

定期備船契約諒解事項

A、第一條

1、航行區域
備船料中を含む船體保険料を一般條件によりその儘支拂つた場合の契約上の航路定限内とする。

2、中間又は定期検査、底洗入渠の際のオフハイヤー開始、終了場所。
原則としては從來の商慣習に基づき總噸數八〇〇噸以上の船舶は

京濱／若門間

總噸數八〇〇噸未満の船舶は

とし、特殊航路就航船等は船主備船者双方の便宜を考慮し、當事者間に都度協定すべきものとす。

B、第二條

1、定期備船への切替に際しての船體、機關、附屬品の現狀を以て、當分の間第二條の船體、機關、附屬品についての堪航能力あるものと看做すこととする。但し、備船者は切替時に殘存する自己負擔修理を、切替後最初の入渠時に自己の計算で施行しなければならぬ。

2、本船の速力、燃料消費量等は燃料の質的低下等の事情を考慮し、當分裸使用中の狀態を維持すれば足るものとす。特にそれ等に基づく備船料の新規割増引はなき（從來割増引引のついてる船はその儘とする）こととする。但し、今後一ヶ年間位置績を見て將來新なる基準により割増引制を實施し能率の増進を図る。

C、第三條

1、備船料中裸使用料に該當する部分は第一條記載のD/Wに拘わらず一應現在の使用料支拂い基準であるD/Wにより支拂われ、機關換裝等によるD/Wの變動は當分の間（原價主義によつてゐる關係上）使用料増減の原因とはしない。

2、切替時の積載力を以て當分の間第三條の保證積載力とする。

D、第六條

1、備船者は船主が入手困難その他已むを得ない理由によつて依頼してき、たときは食料、船用消耗品等の供給

斡旋につき善處する。

2、潤滑油は備船者が補給しその補給量に應じ費用を船主が備船者に補償する。

潤滑油の補給手配、補給量並びにその質については、備船者は出来る丈本船側の希望にそつよう努力するが、目下の潤滑油配給狀況に鑑み、船主はこれ等を備船者の善處に一任する。

E、第八條

本條の規定は第九條のオフハイヤーの始期、終期には適用しない。

F、第九條

1、積荷、燃料等のみに起因する共同海損については、その際の滞船に對する備船料、燃料、及び罐水は備船者の負擔とする。

2、備船者が本船を公認せられた流行病地に配船しようとするとき、船員防疫處置等の爲めの滞船はオフハイヤーとしない。

3、切替時に殘存する船舶運営會負擔修理を施行する爲めの滞船は、オフハイヤーとしない。

4、2 E S Dの主機換裝（楨田式改造を含む）工事の爲めの滞船は、ドック到着より一〇〇日（楨田式改造で補助汽罐を新設ないものは八五日）間に限りオフハイヤーとしない。官の命令による改造工事の爲めの滞船はオフハイヤーとしない。

5、3及び4に依る滞船期間中の備船料は特定額による。

6、本船が海難救助をなす爲めに迂航、滞船等を生じた場合、その時間はオフハイヤーとしない。

7、潤滑油の補給量並びに質に基づく使用不能は、備船者の補給した潤滑油の量並びに質が一般的に妥當であると認められる限りオフハイヤーの原因とする。

8、右によるの外オフハイヤーについては別紙使用不能規定細則による。

G、第十三條

船主は毎航海終了次第遅滞なく本船船長をして甲板部撮要日誌にかえ、備船者所定の運航実績報告書を備船者に提出せしめる。

H、第十九條

備船者が本船を公認せられた流行病地に配船しようとするときの船員防疫處置費用、船員特別手當は備船者において負擔する。

I、第二十一條

船主の償還確保の爲めの積荷留置、競賣權は諸般の情勢に鑑み、その行使に當つて充分留意するは勿論、濫りに發動させない。

J、第二十七條

G/A計算の場合の船價は、使用料中に含まれる保険料一擔保される船價を限度とするよう運営會においてB/Lにゴム捺印、その他の措置をとるべく善處する。

K、第二十九條

船主は切替時において運営會のオーバータイム並びに勞務手當に關する規程を踏襲採用するものとし、將來オーバータイム並びに勞務手當規程を變更するときは豫め運営會に協議する。

L、第三十三條

備船者の要請により修繕の場所、時期、期間等を變更した爲めに船主が損失を蒙つたときは、備船者はオフハイ

ヤ一期間の短縮等の方法により損失補償方善處する。

M、本船に海難が発生し人命、船舶及び積荷の損害防止の爲め緊急已むを得ないときは、備船者は豫め船主の承諾を得ないで臨機の措置を講じることができ。この場合船主は備船者の措置が善良なる管理者の注意義務に反しない限り異議を申立てない。

N、積荷のある本船に海難が発生した場合は、積荷處理の確定する迄は船主、備船者協議して海難處理に當るものとす。但し、緊急已むを得ないときはこの限りでない。

O、備船者は他船海難に際し、緊急已むを得ないときは、豫め船主の承諾を得ないで本船を救助曳航に従事せしめることができる。この場合備船者は遅滞なく本船保険者との連絡、曳航保險の附保、船主への連絡その他必要な處置をとらなければならない。この場合本船に要した費用は備船者立替え支拂いする。以上

使用不能規定細則

第一條 備船契約書第九條に基づき、左記の算定方式による使用不能期間が連続二十四時間を超えた場合には、その期間中の備船料と燃料、罐水代は船主の負擔とする。

第二條 使用不能が共同海損（積荷又は燃料のみを起因とする場合を除く）となる場合、又は乗組員の重大なる過失及び懈怠に因るものと認められる場合には、使用不能の時間に拘わらずその期間中の備船料と燃料、罐水代は船主の負擔とする。

第三條 燃料、罐水代單價は左の通りとする。

石炭 一噸につき 金、五十九圓〇錢也
重油 一軒 " 金九、七四圓〇錢也
罐水 一噸 " 金 四圓五〇錢也

第四條 船主の負擔となつた備船料と燃料、罐水代は次回備船料支拂いの際備船料と相殺する。但し、本船が全損となつた場合には、船主は直ちに備船者へ納入する。

第五條 使用不能期間が次月に跨がる場合には、次月分以降の備船料は使用可能となつた時まで支拂いを延期する。

第六條 海難その他本船側の事由で本船の積高を制限して使用した場合には、その期間中の備船料は實際積高に相當する重量噸數の船舶として計出された額を支拂うものとする。

左記

- 一、修繕（改造、罐掃除、塗裝、入渠、検査、定期消毒を含む）の場合の使用不能期間は、次の通りとする。
 - (イ) 修繕の爲めに特にその施行地に向つた場合
始期 (1) 航行の途中から施行地に向つた場合には、迂航開始した時。
(2) 前碇泊港から施行地に向つた場合には、前港で出帆準備完了した時。（出帆準備完了したが夜間航海危険の爲め出帆出来ない場合には、翌日未明。以下同じ。）
(3) 荷役（補炭油水作業を含む。以下同じ。）の途中で施行地に向い、施行後元の港に引返し荷役を再開する場合には、荷役を中止した時。
- (4) 一時解備及び備船再開に

終期

- (1) 同一航海の途中で修繕の爲めその施行地に臨時寄港した場合には、修繕完了後原航路に復した時。但し、その間備船者の利益となつた時間は使用不能期間から除く。
- (2) 荷役の途中で施行地に向い、施行後元の港に引返し荷役を再開する場合に、再開可能となつた時。
 - (1)及び(2)の場合、施行地で修繕完了後積荷を施した場合には、積荷開始可能となつた時。
 - (4) 修繕施行地で當該次航を打切つた場合には、修繕完了した時。
 - (5) 空船となつた港から修繕施行地に向つた場合は、修繕完了した時。

繕完了した時。但し、施行地が前記規定區域外で、且つ次航積地が區域内の場合には、本船が當該區域に達した時。

(ロ) 荷役の爲め入港した港で修繕を施行した場合。

(1) 修繕の爲め荷役開始が遅れた場合には、入港時から荷役開始可能となつた時まで。

(2) 修繕の爲め荷役を中止した場合には、荷役を中止した時から再開可能となつた時まで。

(3) 荷役終了後修繕の爲め出帆が遅れた場合には、荷役終了時から出帆準備完了した時まで。

(4) 揚荷並びに揚荷終了後修繕する爲め入港した場合、又は揚荷後修繕の爲め當該航海が打切られた場合には、揚荷終了時から修繕完了するまで。

二、海難により使用不能となつた場合は海難發生時から使用可能となつた時まで。

航海又は碇泊中船體、汽機、汽罐、ウインチ、デリック等に事故發生し本船が使用不能になつた場合は前項に準じる。

三、船員の配乗關係、船用備品、消耗品食糧、船用金等の支給關係又は船員の事故、過失、ストライキ等で使用不能となつた場合は、二に準じる。但し、船員のストライキによる使用不能期間については、運輸大臣が期間備船料審議會の議を経て、ストライキの原因が船主の責に歸さないものと認めた場合を除く。この場合の使用不能期間に對する備船料は別に定めるところによる。

四、上記の理由で離路又は航海距離の延長となつた場合の航海延長時間、並びに上記の理由で速力が減退して普通の場合と比較して餘分に費やした航海時間、使用不能時間とする。以上

第五章 戦後に於ける集會所

書式の推移

第一節 裸備船契約書の改訂

前章に記した通り船舶運営會制度は昭和二十年以後も引續き存続せられて來た爲め敗戦後の過渡期に於ては依然として獨特の統制書式が使用せられていたのであるが、海運集會所に於ては早晩來るべき海運の民營還元を備えて逸早く契約書式の研究に着手した。即ち昭和二十一年十一月十六日の第三回仲裁委員會に於て取り敢えず定期備船契約書及び運送契約書中不穩當となつた一、二の字句を修正すると共に、新たに救助契約書(昭和二十二年二月)及び船舶賣買契約書(同二十二年六月)を制定し、次いで裸備船契約書(同二十二年七月)並びに定期備船契約書及び運送契約書(同年九月)の本格的改訂を行うこととなつた。

第一款 改訂委員會設置の経緯

日本船舶が、昭和二十三年九月の總司令部覺書に依り、昭和二十四年四月一日を期して從來の裸備船方式から定期備船方式に切替えられることとなつたのは既述の通りであるが、この切替えに際して計らずも船舶

國家使用の意義につき政府と業界との間に烈しい意見の對立を見るに至つた。即ち政府に於てはこれを船舶の貸借契約であると解し、従つて民法の一般原則に依りその修繕義務は當然賃借人たる船主側にあるとしたのに對し、業界では當初の政府言明を盾にとつて國家使用は海運人の所謂裸備船たるものであるから斯様な義務は却て運営會こそ負擔すべきであると主張した。換言すれば、海運界に於て行われる裸備船契約は普通船舶貸借と稱せられているが、法律上の貸借とは慣行を異にするもので船舶の管理及び使用収益は擧げて借主の手に移り貸主は單なる船舶投資家たるに止まるものである。故に検査、海難等のために使用不能となつてもオフ・ハイヤーとなることはなく、従つて船主が修繕義務を負擔するが如きはあり得可からざることであるといふのである。

ところが昭和十六年日本海運集會所制定の書式は「船舶貸借契約書」なる表題の下にオフ・ハイヤーを認めた形となつていたのでこの儘では却つて業界に不利益を齎らす恐れがあるとの意見が強くなつた。依つて昭和二十二年一月二十四日開催の第五回仲裁委員會に於て裸備船契約研究委員會を設置し本問題の審議を委嘱することとなつた。委員の氏名は左の通りである。(〇印は議長)

○甲南汽船 田中卯三郎

明治海運	大森伯太
甲斐株式	甲斐綠
東和汽船	成富武夫
辰馬汽船	松本一郎
東京海上	三田次郎
八馬汽船	八馬安二郎
松岡汽船	松岡辰郎
日清汽船	辻村芳太郎
三井船船	青木勝
大阪商船	菅沼武雄
同 後任	前田壽男
日本郵船	藤田和三郎
大同海運	土居正夫

他に

仲裁委員長	勝屋利秋
船主協會	高橋悌之助
顧問辯護士	杉浦郁爾
事務局	岡崎幸壽
同	高橋正彦

委員會は同日直ちに會合して田中氏を議長に互選し、昭和十六年制定の書式を草案として毎週一回審議を行うこととなつたが、問題の性質上影響する所極めて大なるものがあるので慎重を期する爲め更に左記兩氏を委員に追加選任した。

川崎汽船 三宅徳三郎
山下汽船 横田愛三郎
(二二角 堅)

斯て回を重ねること十二回、五月二日に至つて漸く最後案を決定したので同五月二十一日の第一回仲裁委員會に報告承認を求めた上直ちに印刷、發賣の運びとなつた。

第二款 改訂要旨

今回の改訂は、政府の便宜主義に對する業界の權益擁護という點が眼目とせられた爲め本質に關する議論が沸騰したのみならず、昭和四年當時の定期備船契約書改訂に於けると同様若干氣休めの感がないでもない。

一、裸備船とオフ・ハイヤーの問題は委員會の中心課題となつたもので數回に亘つて白熱的の議論が繰返された。裸備船契約は業界でも普通船舶貸借と呼ばれているが、もしそれが商法に所謂船舶貸借契約であるといふことになれば當然これは民法貸借の一般原則に依つて解釋せられねばならぬ。即ち船主は賃借人に船舶の使用収益をなさしめ賃借人は船主にその賃料を支拂う譯で、従つて船舶が賃借人の責に歸しない事由に依つて使用不能となれば自然其處にオフ・ハイヤーを生ずることになる。然し乍ら裸備船契約をその起源に遡つて考えて見ると、船主は單に船舶を投資の目的として備船者に貸與しその使用収益に關しては總て備船者に一任するといふのが本來の立前であつた。故に修繕義務の如きも當然備船者の負擔するところ、この點民法に於ける一般の貸借とは根本的な相違がある。換言すれば修繕を見込んで賃率が低廉となつている代りオフ・ハイヤーも全然無かつたのであるが、後時代の推

移と共に賃率及び契約期間に應じて普通備船と同様オフ・ハイヤーを認めるものができて来た。元來英國ではチャーター・パーティと言へば普通の備船契約と裸備船契約即ち所謂船船賃貸借との兩者を包含するのであるが、我國ではこれを不用意に船船賃貸借契約と譯して終つたため法律的にも實際的にも益々兩者を混同するに至つたのである。殊に戰時中海運統制委員會では裸備船にオフ・ハイヤーを認めていたが、これは統制上利益を均等にする必要があるため決めたもので賃率と關係している。畢竟戰時中の特例であつて正常な慣行と見ることはできない。

斯様な次第であるから裸備船契約の本質を論議するには一應法律の規定や最近數年間の戰時的特例を放れて正しき現實の姿につき判斷すべきである、というに意見一致し、結局「ノーマルな状態に於て考察すれば裸備船はその根本に於て商法上の船船賃貸借とは同一のものではない。即ちこれは船舶の管理請負と船舶の使用収益とを目的とする混合契約と解するを妥當とし、修繕義務の如きは當然備船者の負擔するところである。従つてオフ・ハイヤーは無いのを本質とする」との根本原則を決定した。その結果舊書式の第十一條（一時的使用不能）を削除し、又誤解を避ける意味で「船船賃貸借」を總て「裸備船」と改めた（註）。

二、運営會使用船の問題 運営會使用船の法的性格については各種の問題が含まれてるので簡單には言えない所もあるが、船主の立場から見れば前述の所謂裸備船に外ならぬ。これは修繕義務者が何人であるかという點から觀察して極めて明瞭な問題である。蓋し使用船の修繕義務は最初から明白に運営會が負擔するということになつていたからである。この費用を捻出するために保険に附けた譯で、而して附保手續の便宜上船主を保險契約者としたに過ぎない。換言すれば修繕に關しては何等船主に迷惑をかけないという約束の下に船主は運営會に船を差出したのである。保險に關して船主が委任状を差出したことは却つてこの事實を證明するものである。即ち運営會使用船は所謂裸備船であるという結論に到達した。

三、新船員法への配慮 船員法が改正せられ、又船主と船員との雇傭關係が団体協約に依つて規定せられることになつたので、これ等の點を考慮して船員の居住施設を確保するため第二條（堪航能力）第一項「法定屬具」の次に「及び設備」の語句を挿入し、又第六條（船員）中の「選定」を削除した。

四、隠れたる瑕疵 「ウエザー・タメジ」を備船者が負擔することは當然であるが、原案第九條（保險）第三項の「荒天其他ノ原因ニヨリ」

は餘りに意味が廣過ぎて備船者に對し酷に失する。現に「隠れたる瑕疵」の如きは本來船主の責任に歸すべきものであるからこれを備船者に負擔せしめるのは不當である。依つてこの點を明かにするため「荒天其他」の次に「船主ノ責ニ屬セザル」の語を挿入した。

五、後拂運賃と共同海損 草案第十三條第二項は定期備船の場合には必要であるが、裸備船の場合にはこれがあるために却つて誤解を招く恐れがあるというので削除せられた。

六、委付 委付には衝突損害に基く免責委付の場合もあるから原案第十四條の如く委付の相手方を保險會社に限定することは當を得ない。依つて同條の「保險會社に對し」を削除した。

七、徵發及び徵用 戰爭拋棄の國情に合致せしめ、且裸備船の本質に鑑みて備船者中心主義を明規することとした。

【註】裸備船契約にオフ・ハイヤー無しとの原則を確立することは一應意義があるとしても、天災、不可抗力又は備船者の責に歸す可らざる海難其他の事由に因る一時的使用不能の場合につき何等の規定も設けないことは妥當でないと考えられる。斯る場合は「行方不明」に對する第十二條の規定と對比して均衡を失する。故にこの場合は寧ろ契約解除權を認めるのが至當ではあるまいか。

尙民法賃貸借の規定を適用せられる恐れがあるとして「船船賃貸借」を「裸備船」の語に置き替へたことも餘りに逃避的な態度で私としては賛成できない。

第二節 運送契約書及び定期備船契約書の改訂

第一款 改訂委員會の設置

次で海運集會所は昭和二十二年五月二十一日の第一回仲裁委員會に於て定期備船契約書及び運送契約書の戰時色を一掃し新憲法下に使用せらるべき正常な書式を立案する爲め左記十五名の特別委員を選任した。

「契約書改訂委員」

○印委員長、括弧内は代理出席者

- | | |
|--------|--------|
| 甲斐商店 | 甲斐 緑 |
| 明治海運 | 大森 伯太 |
| 川崎汽船 | 三宅徳三郎 |
| 東和汽船 | 成富 武夫 |
| 辰馬汽船 | 松本 一郎 |
| 東京海上 | 三田 次郎 |
| 三井船船 | 青木 勝 |
| 大阪商船 | 前田 壽男 |
| 三菱汽船 | 宇野 又夫 |
| 山下汽船 | 横田愛三郎 |
| | (三角 堅) |
| 三井造船 | 加藤 清忠 |
| 日本郵船 | 藤田和太郎 |
| 日本近海 | 甘濃益三郎 |
| 大光商船 | 矢吹 豊彦 |
| 蘆葉タンカー | 森 芳規 |
| 他に | |
| 顧問辯護士 | 杉浦 郁爾 |

右委員會は昭和二十二年五月三十日第一回會議を開催、同年七月十七日の第八回會議迄にて定期備船契約書の審議を終了し、以後運送契約書の審議に移つて同年八月七日第十一回迄にて之を完了したが、更に八月十四日の委員會に於て兩書式の案文を最後の決定、同九月五日の第二回仲裁委員會の承認を経て直ちに印行發賣することとなつた。

第二款 改訂要旨

先ず定期備船契約書に加えられた主なる改訂事項を示せば次の通りである。

一、体裁の変更 用紙の入手困難な事情に鑑み資材、勞力を節約する立前から全体をボールタイム書式と同様四頁兩面刷の折疊式に改めた。

二、船舶表示の壓縮 營業者間に於ては船舶の内容は充分分つてゐる筈であるし、又必要ならば別に明細書を作成するか又は「船舶表示」については海運集會所發行日本貨物船明細書に依る」というが如き保證書を添附すれば足るので、船舶表示欄は最少限度必要な項目のみに止めることとなり、斯て「船名」、「船舶番號」、「船籍地」、「資格及び船級」、「總噸數」、「純噸數」、「製造年月」、「中間検査期日」、「定期検査期日」、「夏季積載總重量噸數」、「艙内載貨容積」、「常備炭

庫」、「滿載航海速力」、「燃料消費高」の十四項目に壓縮した。

三、口語体の採用 昭和二十一年度修正の趣旨を徹底せしめる爲め、用語を訂正すると共に(第二十六條、第三十二條等)口語体及び新假名使い法を採用した。

四、オーパertime支給基準の変更 備船者の爲めにする船員の時間外勤務手当及び勞務手当が備船者負擔なることは當然であるが、今日船員の勞働條件は船主との団体交渉に依つて決定されるという點を尊重して運營會書式の慣行に従い、その支給基準を船主規定によることと改めた。

五、徵發條項の簡易化 過去の實例から見ても嚴格な意味の徵發は一回も無く將來は勿論有り得ないから單に「備船」と改めれば如何との説もあつたが、震災の如き場合には國家或は公共團體が船舶を徵備(強制備船)することもあつたと考えられる。此の意味では「戰時又は事變」に限定される譯もなく、又斯る場合船主が一方的に解除權を持つことは公平であるから第一項を「本船が日本國政府ニ徵發又ハ徵備セラレタトキハ營業者ハ本契約ヲ無償解除スルコトガデキル」と改め第二項は全部削除した。

次に運送契約書については從來使用されて來た運營會書式を參考として左の通り各種の新事項を追加規定

した。

一、第一條中に「代理店」の欄を新設し、又ラン條件の場合の使用に便する爲め「早出料」の記入欄を設けた。

二、第十條に「休祭日及び夜間荷役」に關する規定を設けた(運營會書式第十三條)。

三、從來海運集會所で制定していた木材寸檢法及び北洋材運送に關する特約條項(註)の外に、左の如きランニング・レーデイスに關する特約條項を制定した。

「ランニング・レーデイスに關する特約條項」
ランニング・レーデイスの計算方法は左の通りとする

(一)ランニング・レーデイスは埠頭荷役の場合は着埠、時經荷役(瀝取りを含む)の場合は浮標繫留時又は投錨時を以て起算し積揚切時を以て終了する

(イ) 檢役又は檢索を要する場合は檢役又は檢索終了時より起算する

(ロ) 着埠、浮標繫留又は荷役錨地投錨後檢役又は檢索を要する港に於て船込の爲め直ちに着埠、浮標繫留又は荷役錨地に投錨し得ない場合は港外投錨後六時間經過時より起算する

(ハ) 檢役又は檢索を要しない場合船込の爲め直ちに着埠、浮標繫留又は荷役錨地に投錨し得ないときは港外投錨時より起算する

(ニ) 積荷開始前揚荷を有する場合は各船揚荷終了後積荷準備整頓時より起算する

(ホ) 積地に於て資格變更を要する場合は資格變更時より起算する

(ヘ) 積揚地及び二港以上の積地又は揚地に於けるランニング・レーデイスは各港別に計算し通算しない

(ト) 第十七條の規定に拘らずランニング・レーデイス期間中天災其他の不可抗力に因る實際荷役不能時間及び危険の虞ありて一時碇泊所外に避難した場合はその航海時間及び避難中の碇泊時間は續てランニング・レーデイスに算入する

【註】昭和二年制定の特約條項は左の二つである

(甲) 木材寸檢法 角材は木口二方指徑寸位以下長さ尺位以下の端數を切捨て石數を計算す

丸太材は末口皮除き最狭部一方指徑寸位以下長さ尺位以下の端數を切捨て圓積率〇・七九を乗じ石數を計算す

積地ランニング・レーデイス計算は最初の積地投錨時を以て始まり最終の積地積切時を以て終るものとす

其間天災其他不可抗力の爲め實際荷役不能時間及び危険の虞ありて一時碇泊所外に避難した場合其航海時間及び避難中の碇泊時間も總てランニング・レーデイスに算入するものとす揚地ランニング・レーデイス計算も亦之に準ず

ランニング・レーデイス未使用期間に對しては一日に付金 也の割合を以て船主より備船者にデスパツチ・マネーを支拂うものとす

(乙) 一、船腹契約にありては積荷員數の過不足は船主責任なきも

のとす但し積揚地に於て備船者の依頼あらば本船々員又は船主の適當と認むる數引人をして誠意タリ一のせしむる事此の場合タリ一賃は備船者の負擔とす一、運賃積契約にありては員數の過不足を生じたる場合は平均石數の算出に依る運賃の追徴又は拂戻しを爲すと雖も不足木代金に就ては賠償の責に任せず但し備船者は第壹條所定運賃に每壹百石に付き金參圓也を増割する事に依り不足木代金の辨償を受くる事を得此場合本船の積地着船二日前迄に備船者より船主へ此旨通告する事を要す一、契約に依るランニンググレイデース期間内に荷役完了せず尙碇泊を要する場合はレーデース満了後七日を越ゆる時は船長は任意本船を發航せしむる事を得

以上によつて標準備船契約書制定の沿革については略その經緯を明らかにすることができたと考ふる。此の外神戸海運業組合では大正十二年九月に「日貨備船契約證書」を制定し、神戸海運集會所も亦昭和二年十一月「勸察加日貨備船契約證書」を制定した。之等契約書の形式は定期備船契約書と同じく而も内容は一種の運送契約であるが、現在使用されていないので記述を省略した。

Various Forms of Charter-Party

B. I. M. C.—The Baltic and International Maritime Conference
B. C. S.—The British Chamber of Shipping

- | | | | |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Baldria | Baltic & Alexandria wood charter (1913). | Q/C | Open charter (charter-party whereby the vessel may fix for any cargo and for any port or ports). |
| Baltcon | B. I. M. C. coal charter (1921).
—E. C. England and Scotch ports to the Baltic, Scandinavia and Finland. | Panstone | B. C. S. stone charter-party for British ports, Channel Islands and Continent between Elbe and Brest (1920). |
| Balttime | B. I. M. C. standard form of time charter. | Phoscon | Phosphate charter—Belgium to North Sea and Baltic (1914). |
| Baltwood | B. C. S. standard wood charter (1926), which replaces the “Scanfin” and “Russpruss” forms. | Pitwoodcon | B. C. S. Pitwood charter—France to Bristol Channel Ports (1924). |
| Benacon | British North America (Atlantic) wood charter-party (1914). | Produce Form | Government form of time charter approved by the New York Produce Exchange (1913). Amended in 1921; 1931; 1946. |
| Bulcon | Bulgarian berth contract (1911), a grain charter-party. | Propcon | B. I. M. C. charter-party for props and pulpwood—Baltic to European Continent. |
| Form “C” | Baltimore berth grain charter (1913). | Pixpinus | B. C. S. pitchpine wood charter—U. S. to U. K., Europe and Mediterranean (1906). |
| Coastcon | Coasting coal charter—E. C. England, Scotland, Belgium, Dutch and German ports between Elbe and Brest and ports in the U. K. (1920). | Ruscon | B. C. S. Black Sea berth contract for grain (1912). |
| Dancon | Danube berth contract (1911). | Russpruss | B. C. S. wood charter—Cronstadt, Riga and Memel to U. K. (1899). |
| Gencon | B. I. M. C. uniform general charter. | Scanfin | B. C. S. and Timber Trade Federation wood charter—Scandinavia and Finland to U. K. (1899). (A new form came into force in 1924.) |
| Medcon | B. C. S. East Coast (U. K.) coal charter (1922). | Steincon | Stone charter-party from Lysekil. |
| Meditore | B. C. S. ore charter—Mediterranean and Seville River to U. K. Cont. | Sulcon | Sulina and Kustendje berth contract (1911). |
| Merblanc | B. C. S. wood charter—White Sea to U. K. (1899). | Syutrip | Nippon Shipping Exchange trip charter (1941). |
| Merseycon | B. C. S. coasting coal charter—Mersey district, including Cumberland, Barrow, Preston, Fleetwood and Manchester Ship Canal (1921). | Welcon | B. C. S. coasting coal charter—Bristol Channel to ports between Elbe and Brest (1913). |
| Necore | B. C. S. ore charter—Mediterranean and Seville River to E. C. England (1922). | | |
| Net Charter | A charter in which a net rate of freight is paid to the owners. | | |