


第一部 曳航契約書式（和・英文）改定の趣旨

社団法人日本海運集会所書式制定委員会（以下書式制定委員会と略称）が最初の曳航契約書式を制定したのは昭和47年11月16日であります。制定に当って対象となった被曳航物は、浚渫船、海洋掘削装置、解体船などであり、内容的には港内曳船業務を除く外海曳航業務の実態を反映したものであり、この種の標準書式がなかっただけに広汎な利用をみるに至りました。

しかし、最近になって被曳航物が大型かつ複雑になるとともに、曳航距離が延び、更に油濁問題を初め、漁網破損、岸壁損傷など第三者に対する損害賠償責任が重要視されてきたため、曳船船主の責任規定の見直し、第三者損害に関する責任規定の追加などの必要性が多くの利用者から指摘されました。

そこで、上述の要望にそうために、昭和53年10月6日開催の書式制定委員会において本書式の改定が決議され、具体的な改定審議は次に挙げる実務者を中心とする曳航契約書式改定審議小委員会で行うこととなりました。同小委員会は昭和54年4月10日、第1回会合を行い、終始真摯な検討を行い、昭和55年10月9日開催の第11回会合において和文及び英文の成案を得て審議を終了しました。引続き同成案は昭和55年12月18日の書式制定委員会において承認され、これから説明する内容の改定版書式が出来上った次第です。

曳航契約書式改定審議小委員会委員名簿（ABC順、敬称略、前は前任委員、代は委任代理委員）

| | | |
|------|---------|--|
| 委員長 | 浜 家 純 彦 | （トウキョウマリンサービス） |
| 副委員長 | 山 田 知 正 | （日商岩井） |
| 委 員 | 原 田 一 宏 | （前豊田太郎）（東京海上火災保険） |
| 同 | 来 住 恭 男 | （日本船主責任相互保険組合） |
| 同 | 黒 岩 昭 康 | （前 渡辺啓治）（東亜建設工業） |
| 同 | 村 田 稔 | （前 嬉野通晴）（日本海洋掘削） |
| 同 | 中 沼 実 | （前 稲田卓夫）（寄神建設） |
| 同 | 尾川原 寛 次 | （代 古田昌二）（深田サルベージ） |
| 同 | 住 興 信 | （途中退任）（共 同 組） |
| 同 | 上 野 晃 | （日本沿岸曳船海運組合） |
| 同 | 宇都原 靖 弘 | （日本海事興事）  |

なお、本小委員会には青山学院大学法学部教授原茂太一氏に御出席をお願いし、同教授より使用文言の適否、法律上の解釈などにつき、種々の御助言をいただいた。また、案文及び議事録の作成、資料の作成・整備には、主に事務局の谷本裕範（常務理事書式仲裁部長）、馬場修（書式仲裁部員）の両名が当たった。

以下に、和文及び英文各書式の改訂条項について説明をし、改定しなかった条項については、各書式の逐条説明の部で言及します。

I. 和文書式改定条項の説明

第9条【保険契約の締結】船主は曳船について、荷主は被曳航物について、第三者に対する賠償責任保険を含め、それぞれ自己の費用で曳出地発航前に保険契約を締結しなければならない。

(説明)

曳船及び被曳航物にそれぞれ保険をかけることは現在ではほとんど一般化していると思われるが、被曳航物を船外に保管して曳航するという曳航業務の特殊性を考慮し、事故が生じたときの損害に対処するため各当事者が自己の費用で保険契約を締結すべき旨を明文化した。近年特に油濁や漁網破損などの第三者損害がクローズアップされ、その損害も多額となっている点を考慮し、旧書式の規定に「第三者に対する賠償責任保険を含め」という文言を新たに挿入した。各当事者が付保の対象とすべき損害の範囲は、第15条の〔船主の義務と免責〕によりそれぞれが負う責任の範囲に従うこととなる。

なお、本条は保険契約締結を促す注意規定であり、この条項の違反に対しては損害賠償責任が生じるとは解されない。

第15条【船主の義務と免責】船主は、曳出地発航の当時曳船を航海に堪える状態におくため相当の注意を尽くさなければならない。

2. 船主は、相当の注意をもって曳航を行わなければならない。
3. 前項の規定にかかわらず、船主は、次の事由から生じる被曳航物又はその搭載貨物の滅失、損傷若しくは延着について責めを負わない。天災。戦争。戦争状態。公敵行為。行政権による抑留若しくは強制又は裁判上の差押え。暴動又は内乱。火災。海上その他の可航水域の危険又は事故。原因のいかんを問わず、部分的又は全体的ストライキ、ロックアウト又は作業の停止若しくは妨害。海上における人命又は財産の救助又は救助の企図。曳船船体、機関若しくは装備の隠れた欠陥。航行又は曳船の取扱いに関する船長、海員若しくは船主の使用人の過失。
4. 船主は、第3項の船主の免責事由により被曳航物が第三者に与えた損害について責めを負わない。荷主は、船主がかかる損害について第三者に賠償義務を負ったときは、その賠償額及び所要費用を船主に対し補償しなければならない。

償

償

(説明)

第1項及び第2項は旧書式どおり。

第1項は、船主が発航の当時曳船を航海に堪える状態におくため相当の注意を尽くすべき旨を規定している。航海に堪える状態とは、海上における通常の危険に堪えて安全に航海を行ないうるようにし、船員を乗組ませ艤装し、必需品を補給し、曳航装置を備えて曳船を曳航に適する状態におく

(第1条第1項、後出16頁参照)ことをいう。

第2項は、船主は曳航を相当の注意をもって行わなければならない旨を規定している。

船主が第1項、第2項の相当の注意を怠ったため被曳航物に損害が生じたならば賠償の責に任じなければならない。相当の注意とは、当該職業または地位にある者として普通要求される程度の注意をいう。

第3項については、旧書式では日本商法第739条の「船員其ノ他ノ使用人ノ……重大ナル過失…
…ニ因リテ生シタル損害ヲ賠償スル責ヲ免ルルコトヲ得ス」という規定を念頭におき、末尾を「軽過失」と定めていたが、海外の標準書式を見ても、曳索のみで被曳航物を保管する曳航は非常に危険性の高い業務であるため船主免責の範囲を広くするのが一般の傾向であること、海運界ではいわゆる船主の航海過失免責が慣行となっているので通常の運送契約の船主免責約款を参考にすること、軽過失であるか重過失であるかの判断は難しいので、あえてその区分を明記して契約当事者の注意を喚起するまでもないこと、などを考慮し、「軽過失」を「過失」と改めた。なお、商法の運送契約に関する規定が曳航契約に適用されるか否かについては、国内に判決例がないので、今後裁判手続を経ないと明確には判断できない。

第4項は、曳船列(曳船と被曳航物を一まとめにした呼称)が第三者損害を発生させたときの責任の主体を明確にするために創設した条項である。第三者損害に関する規定は今回の改定審議において最も活発に議論の交わされたところであり、「日本船主責任相互保険組合(ジャパンP・I)の填補条件に合致することを前提とし、被曳航物が第三者に与えた損害については、いかなる原因によるものであっても曳船側は一切責めを負わない」という意見と「船員の過失によって生じた第三者損害を荷主が賠償するのは不合理であるから、被曳航物側に過失があった場合にのみ荷主は責めを負う」という意見とが提出されたが、被曳航物が大型かつ複雑なものとなり、曳船に比べはるかに高価である場合が多いこと等を勘案し、第三者損害に関しても本条第3項の義務及び免責の規定を適用することとした。なお、曳船が第三者に損害を与えた場合は、曳船船主がその責めを負うことを前提としている。

また、実際に被曳航物が第三者損害を発生させた場合、第三者は曳船列全体を相手取るのが通常であるため、荷主の負うべき損害について曳船船主が賠償を余儀なくされたときにも、本契約上の責任負担に応じて内部求償しうる旨を明確にした。なお、その際の補償額には、裁判、仲裁、和解などで確定した賠償額のほか、利息、弁護士費用その他の訴訟費用、オイルフェンス使用料など損害軽減に要した諸費用を含めることを意図したが、個々の費用を詳細に列記するのは避けて単に付随の費用も補償額に含まれることを示すにとどめ、具体的にどこまでの費用が含まれるかは個々の事例に委ねることとした。

Ⅱ. 英文書式改定条項の説明

第4条 Seaworthiness.

4. The Second Party shall fit out the Tow so that, at the commencement of the towage, it is in such seaworthy condition as will meet the requirements of the regulatory bodies, the underwriter's surveyor and the master of the Tug, including, but not limited to, responsibility to insure that lights, signal equipment, bridles, towing brackets and closed chocks, canal bits, lashings, securing and trimming of the Tow are in proper order. A certificate of fitness for the towage of the Tow issued by the underwriter's surveyor shall be delivered by the Second Party to the Tugowners or the Master of the Tug by the date specified in Box 19.

In accordance with requirements of the underwriter's surveyor, the Tugowners shall, at the commencement of the towage, exercise due diligence in insuring that the Tug is seaworthy and properly manned, equipped and supplied, and also furnish the use of towing ropes and other towing gears.

(訳)

第4条 堪航能力

第二当事者は、曳航開始の時に、航海灯、信号器具、ブライドル、曳航ブラケット及びクローズド・チョック、チャンネル・ビット、被曳航物のラッシング、セキュアリング及びトリミングが適正な状態にあることを保証する責任を含め、ただしそれに限定されず、被曳航物を、取締機関、保険者の検査人及び曳航船長の要求するところに合致するような堪航能力のある状態におく。第二当事者は、保険者の検査人の発行した被曳航物が曳航に適するという証明書を、曳船舶主又は曳船舶長に対し、19欄表示の日までに提出する。

曳船舶主は、曳航開始の時に、保険者の検査人の要求に従い、曳船を曳航に堪える状態におき、適正に乗組員を乗り組ませ、艀装及び需品の補給を行うことを担保するについて相当の注意を尽くし、更に、曳索その他の曳航装置を備える。

(説明)

旧来は船舶の曳航が中心であったが、最近ではラッシングなどの作業を加え通常の船舶以外の複雑かつ大型の被曳航物を曳航する事例が多くなってきたため、被曳航物の規定が今まで以上に重要になってきたこと、保険契約締結における指定検査員制度の導入によりサーベイが非常に厳しくなり、被曳航物の大型化に伴う曳索の新替えなど、従来曳船にない装備を新たにつけるよう要求されることが多くなってきたため、そのような場合の曳航属具の費用負担についても明確に規定する必要があることなどを考慮し、旧書式の規定を全面的に改めた。

旧書式では、曳船に堪航能力のあることは当然の前提であり強いて明文化する必要がないという理由で被曳航物の堪航能力にのみ言及していたが、契約書に堪航能力担保義務に関する規定が

ない場合には法律上の義務規定に従うことになるが、各国の法律の下で一般的注意義務と曳船の堪航能力担保義務がどのような関連をもつかはつきりと断定できないこと、例えば我が国の場合、堪航能力担保義務は通常の運送契約について定めており、曳航契約はそれに含まれないという疑義がありうることなどを勘案し、曳船船主の堪航能力担保義務を具体的に明文化した。

堪航能力担保の時期については、旧書式では19欄に記載された“Tow's readiness date”とされていたが、その時点は実際の発航の時点より前となる可能性があり、その間の担保義務が問題となるため、法律上の一般原則に従い、曳船及び被曳航物ともに発航の時点とした。

なお本条の表題は、曳船及び被曳航物双方の堪航能力を表すため Seaworthiness とした。したがって被曳航物については、業界で一般に使用されている Tow-worthiness に該当する。

第 9 条 Impossibility of Performance of Towing Service.

9. Should the Tow be unable to commence the voyage because of failure to obtain approval of the underwriter's surveyor (as required under clause 4), or because the Tow cannot meet the requirements of the Master of the Tug, or for any other reason for which the Tugowners are not responsible, then the Second Party shall compensate the Tugowners at the Tug's daily rate of hire as provided in the preceding clause for all time spent by the Tug, commencing from the time the Tug sails from the place specified in Box 24 until she returns to her station or the place specified in Box 25. If the Tug does not return directly to her station or the place specified in Box 25, time for the return voyage shall be computed on the basis of the Tug's normal running time to the station or the place by the customary route.

(訳)

第 9 条 曳航業務の履行不能

被曳航物が（第 4 条にいう）保険者の検査人の承認を得られないか、もしくは曳船船長の要求するところに合致しないため、又は曳船船主が責を負わないその他の事由により航海を開始することができないときは、第二当事者は曳船が24欄表示の場所を発航した時から25欄表示の基地又は場所へ戻るまで曳船が費した全時間につき、曳船船主に対し前条に定めた日割料金率により補償する。曳船が直接25欄表示の基地又は場所へ戻らないときは、復航の航海時間は慣習上の航路により、その基地又は場所へ行くのに通常要する時間を基準に計算する。

(説明)

曳航業務の履行不能の場合、実務上通常は往復の航海に要した時間と待船した時間について、実際に要した諸費用又は一定の料率が請求されており、それは正当であると思われるため、12時間を控除するという旧来の規定“but 12 hours shall be deducted from the time spent by the Tug”を削除した。

第12条 Port Charges and Expenses.

12. All port charges, pilotages, agencies, taxes, dues, duties, canal tolls, insurance on the Tow, third party liability insurance and other expenses related to the Tow, including the cost of services of assisting tugs where necessary, and non-Japanese taxes, dues or stamp fees assessed or levied upon the towage price or otherwise arising out of this contract shall be borne by the Second Party.

All port charges, pilotages, agencies, taxes, dues, duties, canal tolls, insurance on the Tug, third party liability insurance and other expenses related to the Tug shall be borne by the Tugowners.

(訳)

第12条 港費及び諸費用

被曳航物に関する港費、水先案内料、代理店料、諸税、手数料、関税、運河通行料、保険料、第三者に対する賠償責任保険料、必要に応じ補助曳船の費用を含むその他の費用、日本国の税以外の税、曳船料その他本契約から生じる金銭に対する賦課金又は印紙税は、すべて第二当事者の負担とする。

曳船に関する港費、水先案内料、代理店料、諸税、手数料、関税、運河通行料、保険料、第三者に対する賠償責任保険料、その他の費用は、すべて曳船船主の負担とする。

(説明)

和文書式第9条の改定と同様の趣旨により、各当事者の負担費目にそれぞれ“third party liability insurance”を挿入した。

第15条 Immunities.

15. The Second Party shall bear the responsibility for damage of any description caused by or arising during the course of this towage service, including the damage suffered by third parties, even though such damage is caused by the fault or negligence on the part of the Tugowners or persons on board the Tug (including pilots, Tugowners' servants or anyone else who is on board at the request of the Tugowners) or by any defective equipment supplied by the Tugowners; or for damage for which the Tugowners might be held liable on any other ground.

Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, the Tugowners shall bear the responsibility for the following damage:

1) damage suffered by the Tug and which is caused either by defects in the Tug or by the fault or negligence on the part of the Master and crew of the Tug;

2) damage to vessels or property of third parties as a consequence of collision with the Tug, provided, however, that this provision shall apply if the Second Party can prove that such damage was not caused by the Tow or the Tow was not a contributing factor in causing the damage.

When, pursuant to the provisions of this clause, the damage is to be borne by the Second Party, neither the Tugowners nor their sub-contractors, who render service either in whole or in part under the order and direction of the Tugowners, shall be responsible for such damage; The Second Party

shall indemnify and save the Tugowners and the sub-contractors harmless against all the claims that third parties may have on account of such damage against the Tugowners and/or the sub-contractors (regardless of whether or not the Tugowners and/or the sub-contractors are to be held liable jointly with the Second Party) and the Second Party shall also indemnify and save the Tugowners and the sub-contractors harmless against any loss of or damage to their boats.

(訳)

第15条 免 責

第二当事者は、この曳航業務の履行に起因する又は履行中に生ずるあらゆる種類の損害に対し、第三者が被った損害を含め、たとえその損害が曳船船主若しくは曳船上の乗組員（水先人、曳船船主の使用人又は曳船船主の要求により乗り組んだその他すべての者を含む）の過誤・過失から生じ若しくは曳船船主の提供した不完全な設備によって生じた場合でも、又は、その他の理由により曳船船主が責めを負う損害の場合でも、責任を負う。

前項の規定にかかわらず、曳船船主は、次の損害に対して責任を負う。

- 1) 曳船が被った損害で、かつ曳船の欠陥又は曳船の船長若しくは乗組員の過誤・過失によって生じた損害、
- 2) 曳船との衝突の結果、第三者の船舶又は財産に与えた損害。ただし、この規定は、第二当事者が、その損害が被曳航物によって生じたものでないこと、又は被曳航物はその損害の発生に寄与していないことを立証できる場合に限り適用される。

本条項の規定により、第二当事者が損害の責任を負う場合には、曳船船主及び曳船船主の命令又は指図に基づいて曳航業務の全部又は一部を行う下請人は、ともにその損害に対して責任を負わない。第二当事者は、(曳船船主及び／又は下請人が第二当事者と連帯して責任を負うと否とを問わず) その損害を理由に第三者が曳船船主及び／又は下請人に対してなしうるすべての請求につき、曳船船主及び下請人に補償し、これらの者に責めを負わせない。第二当事者は、曳船船主及び下請人の舟艇の滅失又は損傷につき、曳船船主及び下請人に補償し、これらの者に責めを負わせない。

(説明)

本書式制定当時は、日本の外航曳航業は歴史も浅く外国書式などを参考として運送契約に近い性格を有するものとして、責任の主体を曳船船主においていた。ところが、その後長距離の曳航業務が増加し、しかも通常の船舶でない複雑、大型かつ高価な被曳航物が多くなったこと、外航曳船に使用される外国の標準書式では責任の主体を荷主側におく雇用契約に近い性格を有するものが一般の傾向であること、日本船主責任相互保険組会（ジャパンP・I）の定款では填補対象となる曳航契約上の責任を1951年ネーデルランド曳航条件又は連合王国標準曳航条件に基づくものと同等の責任に限定していること、和文契約書と同様第三者損害に関する規定が必要であること、などを考慮し、1951年ネーデルランド曳航条件第6条の責任規定と同内容になるよう規定した。

第二部 曳航契約書式（和文）の逐条説明

改定箇所並びにその趣旨説明は前出、第一部「改定の趣旨」を参照頂くこととし、ここではその他の条文を順を追って説明する。

左は、今回改定された曳航契約書式の表面雛型である（実際はA4版）。ここでは、表面記載事項を順次説明し、次いで契約書裏面に印刷してある各条項の説明を行う。

1. 名称と前文

本書式は、わが国沿岸の曳航業務用（港内曳船業務を除く）として制定されており、外航及び三国間の曳航業務用として後述の英文書式が用意されている。

名称については、業界一般に沿岸曳航の場合の契約を「曳航契約」と呼び、船舶の出入港、操船補助の場合のものは「曳船契約」として区別しているの、それによった。

前文最初の空欄には、被曳航物の曳航依頼者名を、次の空欄には曳航業者名をそれぞれ記入し、便宜上、前者を「荷主」、後者を「船主」と呼ぶことにしている。船主には、自己所有の曳船で曳航業務を行う者、他人の曳船を傭船して傭船船主として、又、他人から曳船運航を受託して運航受託船主として、それぞれ曳航を行う者などがあるが、何れの立場の船主も本書式上の荷主に対する権利、義務の関係には変りはない。

前文は、特定の荷主と船主との間に、本書式表面記載の約定事項のすべてと、その裏面の第1条乃至第18条の全規定に基づき、曳航契約が締結されたことをうたうものである。

2. 表面欄内記載事項

① 曳船：船名、総トン数、馬力

本契約履行のために使用する曳船を具体的に定めて、その船名、総トン数、表示馬力を記載す

る。本欄記載事項は曳船の同一性を確認する意味合いのものであるが、曳船の性能その他につき当事者間で確認しておく必要がある場合には、別紙に記載し本契約に添付するか、特約条項欄が空いているときは、そこに特記するのが望ましい。

曳船が2隻以上となる場合でも全船につき記載する。

② 被曳航物

被曳航物は、浚渫船、海洋掘削装置、解体船など多種多様にわたるため、記載事項を一律に決められないので記載欄を広くとってある。本欄には、^律少くとも船名或いはそれに類するものや、如何なる種類のものであるか、大きさとして総トン数、排水量、長さ、幅、深さ、吃水、高さ（特にフローティング・クレーンなどは送電線など空中障害物回避のために特記した方がよい）などは記載すべきであり、その他必要事項を記載する。

③ 曳出地

④ 目的地

本書式は内航用であり、内航における曳航契約の実例をみると契約締結時には、曳出地も目的地も具体的に決まっているので、何れも〇〇港〇〇埠頭と特定されたものを記載する。

なお、曳出地及び目的地の要件については、第4条、後出16頁を参照されたい。

⑤ 曳航料

曳航料の決め方には、一括して幾らと決める包括料金制（lump sum basis）と、曳航業務に従事した時間によって決める時間料金制（daily rate basis）の二つが一般的である。前者は内・外航を含めいわゆる外海曳航契約に、後者は船舶出入港や狭水道の操船補助などの曳船契約の場合にもっぱら用いられている。本書式は、前者のうちで特に沿岸（平水を含む）の曳航を対象としているものの、外海曳航であるので包括料金制をとることとして、第5条（後出17頁参照）が規定されている。したがって、本欄には「金〇〇万円也」と具体的金額を記入する。

なお、曳航料は、被曳航物の価値よりは、曳航実費を基に諸事情を勘案して決めるのが一般的であろう。

⑥ 曳航料支払、場所、方法

曳航料の支払場所を明記し、その支払は現金払（小切手も可）を原則とする。支払の方法としては、第1回目は本契約締結の時、第2回目は曳出地発航の時、第3回目は目的地到着の時の3回分割払となっているが、各記入個所には毎回の支払金額を記入してもよいし、曳航料全額に対する割合として30、30、40各%と記入してもよい。第5条第1項（後出17頁参照）との関連より具体的に明記されたい。

なお、2回払も実際にはみられるし、必ずしも上述の3回払に拘束されないので当事者間で自由に定めうる事項である。しかし、危険と困難を伴いがちな曳船業務の実情からは、曳航料の大半を目的地に被曳航物到着後に支払う旨の約定は、貨物船の運賃全額前払特約を有効とすることと比較

しても酷に過ぎ、本欄のように前払分を多くしたい。

⑦ 曳航開始予定日：年 月 日

被曳航物の曳出しを遅くとも何日までに開始すべきかの予定日を記載する。海運集会所の航海備船契約諸書式に例をとると、「積地回船日」と、船舶が船積準備を終えない場合に、傭船者に当該契約の無償解約を認める「解約期日」の2つによって船積期間が明確に規定される場所である。しかし、一般に内航の曳航契約には上記の解約期日に相当する規定を置いていないので、このような内容となった。

荷主は、第2条（後出16頁参照）によりこの予定日までに被曳航物の曳航準備を整えておかねばならず、船主はこの日までに曳船を曳出地に回航させ第1条第1項（後出16頁参照）の曳航準備を整え、その旨を荷主に通知するを要する（第1条第2項、後出16頁及び第7条第1項ただし書、後出17頁参照）。

⑧ 滞船料1日につき 円也。1日未満は按分。

荷主の責任となる事由によって、曳航の開始又は被曳航物の引渡が遅れた場合に、荷主が船主に対して支払う1日当りの滞船料額を記載する。その遅れが1日未満の場合は按分して支払う。1日とは、曳出地では曳船船長が曳航準備完了通知を発した時点（第1条第2項、後出16頁参照）、又は、同じく目的地で被曳航物引渡通知を発した時点（第6条第2項、後出17頁参照）をそれぞれ起算時とした連続24時間と解する。

なお、第11条〔補償〕（後出19頁参照）についても本欄記載の滞船料が支払われる。

⑨ 目的地到着予定通知：通知時期、宛先

一般に、経験豊かな曳船船長は、曳船列の曳出地発航後は殆んど毎日その動静につき荷主に通知しているようである。このことは今後共に望ましい慣行であるし、契約をより円滑に履行するため少なくとも目的地到着予定通知を義務付けている（第6条第1項、後出17頁参照）ので、本欄にはその通知の時期と通知の宛先を明記する。

特約条項記入欄

契約書式裏面の各条項の内容変更、追加事項、その他新規約定事項といったいわゆる特約事項の記載欄である。もしも本欄では十分に記載できないときは、別紙に特約事項を具体的に記載し、その別紙と本契約書が一体をなす旨を、その別紙上は勿論、本欄に明記しておくことと当事者間の誤解もなく安心である。

契約条文の解釈原則として、印刷したものと、タイプや手書きで契約書中に記入した事項や上記別添特約条項が、抵触する時は、後者が前者に優先することに留意されたい。

3. 末文と署名欄

末文では、本契約書の作成通数、その保有者を明記し、契約締結年月日、契約締結地を記入し、

署名欄には、各当事者が指示通りに記名調印する。作成通数は当事者がそれぞれ一通を保有するというもっとも一般的な例によっているが、当事者間の相談で作成通数を変更することができる。

4. 裏面逐条説明

第1条【曳船の曳航準備、曳航準備完了通知】船主は、本契約の履行に必要な曳索その他の曳航装置を備え、曳航開始予定日までに曳船を曳出地に到着させなければならない。

2. 曳船船長は、曳出地において曳船の曳航準備が整ったとき、荷主に対してその旨を通知しなければならない。

(説明)

船主の曳船に関する曳航準備義務と曳航準備完了通知義務について規定している。

船主は曳船を曳航開始予定日までに、曳出地に到着させるは勿論第7条の滞船料の発生時点との関連より曳船の曳航準備を整えておかねばならない。

曳船の曳航準備が整うとは、曳索その他必要とする曳航装置を含みいわゆる堪航能力を備えることをいう。

なお、曳航準備完了の通知は、必ずしも書面による必要はないが、後日争いにならないよう明確になされるよう配慮したい。

第2条【被曳航物の曳航準備】荷主は、被曳航物に台索及び航海燈を備え、曳航開始予定日までに被曳航物を曳航に適する状態に置かなければならない。

(説明)

荷主の被曳航物に関する曳航準備義務につき規定している。

荷主は曳航開始予定日までに被曳航物に台索および航海燈を備え、被曳航物自体が曳航に適するよう必要な措置を講じておかなければならない。

なお、本条の曳航準備には含まれないが、出航の際の被曳航物の揚錨は一般に荷主が行なうこととされている。

第3条【連結及び切離し】曳船と被曳航物との連結及び切離しは、曳船船長がこれを行う。

(説明)

曳船と被曳航物との連結および切離しは、最も重要な作業の一つであり、且つ高度の技術を要するので、曳船船長が行なう旨を規定している。

特約がない限りこの連結および切離しに要する費用は船主負担であり、船主が責めを負うこととなる。

第4条【曳出地及び目的地】曳出地及び目的地は、潮汐の干満を問わず、曳船及び被曳航物が常に安全に浮揚しうる場所でなければならない。

(説明)

表面記載欄③④に関する規定であるが、両地又は何れかの地が、曳船及び被曳航物にとって安全に浮揚し得ない場所であった場合が問題となる。予めこれらの記載欄に具体的に記入した場合には、船主において予め安全性は確かめたものとみなされるから船主の責任となろう。これに反し後刻荷主が指定する旨のみが記載され、指定された場所が不安全なときには、指定した荷主の責任となろう。何れにせよ上述の責任については、第17条（後出20頁参照）によって処理される。

第5条【曳航料の取得】船主は、被曳航物が滅失した場合でも曳航料のうち既に支払期日が到来したものを取得する権利を有する。

2. 船主は、曳航を完了したとき、被曳航物が損傷を被った場合でも曳航料全額を取得する権利を有する。

(説明)

第1項では表面記載欄にある曳航料の各分割払分のうち被曳航物が滅失してもその滅失の時点において支払期日到来の分割払分については、船主は取得できる旨を特約している。曳船が滅失した場合も同様であろう。

第2項では、船主が曳航行為を完了してしまえば、被曳航物に損傷が生じていても、船主は曳航料の全額を取得できる旨を特約している。

なお被曳航物の滅失、損傷、延着について船主が損害賠償の責めに任ずるか否かは第15条の規定（前出6頁参照）により決定され、曳航料取得如何とは別個の問題となる。

なお、曳航料の規定には、不成功無報酬（no cure no pay）の建前をとるものもあるが、危険と困難を伴いがちな海外曳航業務の実情を勘案して、上述のように第2回目以降の分割支払分について不成功無報酬の原則を導入している（前出14頁、⑥欄の説明参照）。

第6条【目的地到着予定通知、被曳航物引渡通知】曳船船長は欄内記載のとおり目的地到着予定通知を行う。

2. 曳船船長は、目的地において被曳航物引渡準備が整ったとき、荷主に対してその旨を通知しなければならない。

(説明)

被曳航物を目的地において予定通り荷主に引渡すためには、荷主側においても、それ相応の準備を必要とするために設けられた条項である。表面記載欄⑨（前出15頁参照）の記載にしたがって、曳船航行中に、曳船船長は目的地到着予定通知を約定の宛先に行わねばならない。次いで、曳船船長は曳船列が目的地に到着し、被曳航物の引渡準備を整え次第、荷主に対してその旨を通知しなければならない。結局本条では曳船船長に上記の2つの通知義務を課している。

第7条【滞船料】第1条第2項の通知が発せられた時から12時間を経過しても、荷主の責めに帰すべき事由により被曳航物の曳航準備が整わないとき、荷主は、船主に対して曳出地発航の時までの時間につき欄内記載の滞船料を支払わなければならない。ただし、曳航開始予定日前の時間については、滞船料を生じない。

2. 前条第2項の通知が発せられた時から12時間を経過しても荷主が被曳航物を受け取らないとき、荷主は、船主に対して受取までの時間につき欄内記載の滞船料を支払わなければならない。

(説明)

荷主の責めに帰すべき事由によって曳出地における曳航の開始が遅れた場合と荷主が目的地において被曳航物の受取を遅れさせた場合、船主に対し荷主が支払うべき金員について規定する。

滞船料の発生時点については、曳出地においては曳船船長より曳航準備完了通知がなされ(第1条2項前出16頁参照)た時より12時間を経過した時が表面記載欄⑦の曳航開始予定日後に当たる場合であり、目的地においては曳船船長より被曳航物引渡通知がなされ(第6条2項、前頁参照)た時より12時間を経過した時である。

滞船料が支払われる時間とは、曳出地では曳航準備完了通知がなされた時から曳船列の曳出地発航時までの時間であり、目的地では被曳航物引渡通知がなされた時から荷主の被曳航物受取の時点までの時間であり、受取の時点とは少なくとも曳船と被曳航物が切離され曳船からの支配をとかれておらねばならないが、詳細は実務慣行により決することとなる。

ところで、ここにいう「滞船料」とは、約定損害賠償金に類するものとみられるので、上記の何れの場合についても、荷主側に遅滞があれば、船主は損害の発生の立証なくして、又損害額の多寡に関係なく支払を受け得ることとなる。第17条(後出20頁参照)との重複適用はないといえよう。なお、第11条の「滞船料」についても同様である。

第8条【**上乗人**】曳船船長が被曳航物に上乗人を配乗することを要求したとき、荷主は、自己の費用と責任で上乗人を乗務させなければならない。

(説明)

安全に曳航を行なうため、必要に応じて被曳航物に上乗人を配乗することを曳船船長は荷主に要求できる。但し上乗人に関する費用と責任は荷主負担である旨を規定している。

なお、上乗人は航行に関しては曳船船長の指揮下にあると解している。

第9条【**保険契約の締結**】(省略)

改定の趣旨(前出6頁)を参照されたい。

第10条【**費用負担**】曳船に関する費用は船主が負担し、被曳航物に関する費用は荷主が負担する。

(説明)

費用負担関係に関する原則規定であり、曳船に関するものは船主が、被曳航物に関するものは荷主がそれぞれ負担する旨を規定している。

なお、上乗人の費用(第8条)、及び起重機・浚渫船・杭打船その他海洋開発機器などの回航保険契約の保険料(第9条)とそのための指名サーベイヤー(日本船舶保険連盟で指名し又は承認する回航検査に立ち会うサーベイヤーのこと)の費用は、その目的が被曳航物のものであるから荷主が負担すべきこととなろう。

第11条【補償】曳船船長が、被曳航物を目的地まで曳航するために被曳航物に修理、改造を行うか若しくは装備を施す必要があると認めたため、又は荷主の責めに帰すべき事由により、いずれかの港に入港したとき、荷主は、そのために費した時間につき欄内記載の滞船料を船主に対して支払わなければならない。

(説明)

曳航中に曳船船長が被曳航物を目的地まで曳航する必要上から被曳航物に修理または改造を行なったとき、または装備を施す必要があるとか、その他荷主の責めに帰すべき事由によってどこかの港に入港したとき、航海の遅れは必至であり、船主が不測の損害を被ることがあるので、そのために費した時間に対して表面記載欄⑧の滞船料を荷主は船主に支払わねばならない旨を規定している。

滞船料の法的性格については第7条の説明(前頁参照)の通りであり、本条によって船主は損害の発生の立証なくして補償を受け得ることとなる。

第12条【離路】曳船は、人命、財産若しくは船舶の救助、燃料の補給その他正当な目的のため途中港に寄港し又は離路することができる。

(説明)

曳船船長は、曳船列をして所定の航路を迅速に航海させなければならないが、航海の途中已むなく航路を変更しなければならない事態が生じることがあるので、正当な事由のある場合には離路を認める旨を規定している。内容的には運送契約一般にみられる離路約款と同一であるが、曳船が曳船列のまま救助に当ることは勿論、離路すること自体、曳航行為の危険性からは、離路そのものが正当な事由による場合でも運送契約のそれと同列に考えることは無理であろう。回航保険契約の面からは保険会社に事前通知を要する外、曳船の一方的離路は無効とされる場合もあるとのことであるので注意を要する。

第13条【救助】被曳航物が曳船から離れ、曳船がこれを救助したときでも、通常の曳航作業の程度を超える救助作業がなされた場合を除き、船主は、救助料を請求することができない。

(説明)

曳航中に曳索の切断その他の事由により被曳航物が曳船から離れることがあるが、船主は船長以下乗組員が相当の注意をもって曳航を行なっていたからといって被曳航物を放置してもよいというものではなく、曳船と被曳航物との再連結に努めるほか可能な限り被曳航物の安全性を確保するよう努めなければならない。そしてそのためになされる作業が救助作業とも解しうるので、このような場合に船主が常に救助料を請求することができることとしては著しく公平を欠くところから、通常の曳航作業の程度を超える救助作業を行なった場合を除き、船主は救助料を請求することができない旨を規定している。救助作業が通常の曳航作業の程度を超えるか否かについてはケース・バイ・ケースで決めなければならない。

第14条【留置権】船主は、曳航料、滞船料その他荷主が船主に支払うべき一切の金額の支払を担保するため被曳航物及びその搭載貨物を留置し、かつ、その支払を受けるためこれを競売することができる。

(説明)

船主の留置権と競売権に関し規定している。本契約の法的性格を運送契約に準じたものと解すれば、物権法定主義をとるわが国では、船舶所有者の留置権（商法第753条第2項）と同運送品の競売権（商法第757条第1項）の規定によることとなるので、当所の運送契約書の規定にならないこのような内容となっている。

第15条【船主の義務と免責】（省略）

改定の趣旨（前出6頁）を参照されたい。

第16条【代船】 船主は、代船により本契約を履行することができる。ただし、船主は、予め代船の主要目及び位置について荷主に通知し、その承諾を得なければならない。

(説明)

約定の曳航をなすのは表面記載欄①に記入の曳船であることに変わりはない。ただ船主の不測の事情その他により約定の曳船を当てることができなくなった場合、荷主の承諾を前提として代船による本契約の履行を認めた規定である。

なお、荷主が承諾するためには、保険者の承認も当然にその前提となる場合がある。

第17条【契約違反】 本契約に違反したものは、相手方がこれによって被った損害を賠償しなければならない。

(説明)

船主でも荷主でも本契約に違反して相手方に損害を被らせたときは、賠償の責めに任じなければならないという一般的な規定である。

一例を挙げれば曳船が曳航開始予定日を経過してもなお曳出地に到着せず、ために荷主が被曳航物の目的地到着が大幅に遅れるなどして損害を被ったような場合、本条によることとなろう。

ただ、第7条（滞船料、前出17頁）、第11条（補償、前頁）の如く予め約定滞船料の支払をもって、船主の損害を補償する場合については、通常本条との重複適用のないことに留意されたい。

ところで、本書式では解約条項を置いていないため、契約違反があってもその相手方は損害の賠償のみ請求できて契約自体は解除できないのであろうか。曳航料債務の不履行については第5条（曳航料の取得、前出17頁）でかなり船主債権の保護がはかられているが、上述の例の如く履行遅滞による場合については、相当の期間を定めて履行を催告し、相手方がなおその期間内に履行しないときには契約を解除できる旨、法律で規定されている（民法第541条）。勿論、解除権の行使は損害賠償の請求を妨げるものではない（民法第545条第3項）。何れにせよ契約の解除は法律に規定があり、本書式中に解約条項がなくとも解約は可能であるわけであり、ただ解約条項があれば解約の要件が生ずれば、簡単に解約できる点で異なるといえよう。

とは言え、本書式中に解約条項を入れなかったについては、曳航契約は、一般の船舶による運送契約と違って、船主、荷主共に周到な準備の下に行われるものであり、契約の解除を認めても、簡単に代替的措置がとれるものでない場合が多い点を考慮して、不測の事態が発生してもなお契約

の履行の可能性を探る必要があるとみたためである。

(参考)

民法第 541 条【履行遅滞による解除権】当事者ノ一方カ其債務ヲ履行セサルトキハ相手方ハ相当ノ期間ヲ定メテ其履行ヲ催告シ若シ其期間内ニ履行ナキトキハ契約ノ解除ヲ為スコトヲ得

同 第 545 条【解除の効果】①当事者ノ一方カ其解除権ヲ行使シタルトキハ各当事者ハ其相手方ヲ原状ニ復セシメル義務ヲ負フ但第三者ノ権利ヲ害スルコトヲ得ス

②前項ノ場合ニ於テ返還スヘキ金銭ニハ其受領ノ時ヨリ利息ヲ附スルコトヲ要ス

③解除権ノ行使ハ損害賠償ノ請求ヲ妨ケス

第18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、社団法人日本海運集会所（東京2字抹消 / 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。

(説明)

本契約に関して当事者間に争いを生じ、話し合いによっても解決できない場合には、海運集会所の仲裁に付託する旨の合意を意味する約款である。海運集会所はわが国唯一の海事仲裁機関として内外に認められ、その判断は判例に準じて取扱われる程である。海運集会所では仲裁担当事務局として書式仲裁部を置き何時でも仲裁前の種々の相談にも応じているので活用されると便利である。実際の仲裁は東京または神戸で行なうよう体制が完備しているので、本書式を用いて契約を締結する場合、東京か神戸の何れかを仲裁地として選択しておく（カッコ内の何れかを抹消し、左側に当事者双方が捺印する）ことが望ましい。万が一これを放置すれば海事仲裁規則により東京が、仲裁地となる。

仲裁は裁判に代る制度であり、仲裁人のなした仲裁判断は確定判決と同一の効力を付与され（民事訴訟法第 800 条）ている。本約款に基づき当事者の一方から仲裁の依頼があれば受理される。そして、海運集会所海事仲裁委員会において案件につき豊富な経験を有するは勿論、両当事者に利害関係のない奇数名の仲裁人が仲裁委員名簿中から（適任者ない場合は広く業界から）選任され、その選任された仲裁人が中立の立場において仲裁を進めることとなる。そして、仲裁人は各当事者本人、担当者その他証人から直接事実関係を聴取し、証拠書類なども総合検討の上法律に拘束されることなく実情に則した最も公平な解決策を導き出すことに専念する。また仲裁手続全般が円滑に進められ、また仲裁人が直面する法律問題をはじめ手続上の諸問題一切については書式仲裁部より各案件につき若干名が仲裁人の事務局として且つ仲裁運営管理の立場より参加するので審理が非常に促される。また普通仲裁には特別に代理をたてる必要はないので経済的であり、必要なことは当事者本人も紛議の解明のため積極的に協力するという姿勢であろう。

第三部 曳航契約書式 (英文) の逐条説明

TOWAGE CONTRACT (Lump Sum Basis)

CODE NAME "NIPPONTOW"

改定箇所並びにその趣旨説明は前出、第一部
「改定の趣旨」を参照頂くこととし、ここで
はその他の条文を順を追って説明する。

左は、今回改定された英文曳航契約書式の1頁の雛型であり（実際はA4版）、この裏面が2頁、その右に3頁と続き、2、3両頁に印刷条項があり、3頁の裏は余白となっている。

ここでは、表面記載事項を順次説明し、次いで契約書2、3両頁の印刷条項の説明を行う。

1. 名称及びコードネーム

THE DOCUMENTARY COMMITTEE OF THE JAPAN SHIPPING EXCHANGE, INC.

TOWAGE CONTRACT (Lump Sum Basis)

CODE NAME: "NIPPONTOW"

(訳)

社団法人日本海運集会所書式制定委員会

曳航契約書（包括料金制）

コードネーム：“NIPPONTOW”

(説明)

曳航契約書式の名称には、Towage Contract, Towage Agreement, Towage Charter など色々あるが、Towage Contract が一般的かつ適当とみた。

和文書式と同様、外海曳航用書式であるので、曳航料は包括料金制 (Lump Sum Basis) によっている（前出14頁の和文書式曳航料の説明参照のこと）。

コードネームは国際的な引合いを行うについて便利かつ不可欠であるので、海運集会所の他の英文書式の例にならって“NIPPON”を冠し“NIPPONTOW”となっている。

2. 前文及び契約書式1頁の記載事項

PREAMBLE. Entered into on the date set forth in Box 1, this is a towage contract between the owners (disponent owners) whose name(s) appears in Box 2 (hereinafter referred to as the Tugowners), of the seagoing tug(s) described in Box 4 with particulars as set forth in Boxes 5-8 (hereinafter referred to as the Tug), and the party, or parties of the second part, whose name(s) appears in Box 3 (hereinafter referred to as the Second Party). This contract, governed by the terms and conditions set forth herein, shall include all the typewritten provisions in Boxes 1 through 27 on Page 1, any additional provisions that may be set forth in Box 28 on Page 1, and the printed clauses 1 to 22 (including arbitration clause) on Pages 2 and 3; provided, however, that in case of any conflict between any part of the typewritten provisions and the printed provisions on Pages 2 and 3, then the former shall prevail over the latter.

(訳)

前文 これは、5欄ないし8欄表示の明細を有する4欄表示の航洋曳船（以下曳船という）の2欄表示の船主（管理船主）（以下曳船船主という）と3欄表示の第二当事者（以下第二当事者という）との間で1欄表示の日に締結された曳航契約である。ここに表示された諸事項および諸条件によって規律される本契約は、1頁の1欄から27欄までの全タイプ記載事項、1頁の28欄表示の追加条項及び2頁と3頁の第1条乃至第22条（仲裁約款を含む）の印刷条項を包含する。ただし、タイプ記載事項のいかなる部分も、2頁乃至3頁の印刷条項と何らかの相違を生じた場合は、前者が後者に優先する。

(訳)

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Place and date (Pre.) | 1. 契約締結地と締結日（前文） |
| 2. Tugowners (Pre.) | 2. 曳船船主（前文） |
| 3. Second Party (Pre.) | 3. 第二当事者（前文） |
| 4. Name(s) of tug(s) (Pre.) | 4. 曳船名（前文） |
| 5. Engine (motor or steam) | 5. 機関（ディーゼル又はスチーム） |
| 6. Gross tons | 6. 総トン |
| 7. Horse powers | 7. 馬力 |
| 8. Other particulars | 8. その他の明細 |
| 28. Numbers of additional clauses attached, if any (Pre.) | 28. 追加条項がある場合にはその条文数字（前文） |

(説明)

2欄の曳船船主と3欄の第二当事者の間に、本書式を用いて曳航契約が締結されたことをうたういわゆる契約書前文である。

曳船の明細は、本船であることを識別するに足る事項でよいが、和文書式の場合よりは、曳航業務の履行に必要とする明細記入欄があった方がよい、との判断より8欄が置かれている。

曳船船主については、前出12頁の説明を参照されたい。“disponent owners”とは、曳船を船主から受託運航する者をいい、航海備船契約書などで慣用化された用語であり、訳語としては「管理船主」という。

ところで、標準書式とはいえ、書式中の諸条項のみで契約が締結されることは極めて少く、普通、追加条項が取り極められ契約書本体に添付される。具体的な契約条件は、これらの追加条項などを含めて一体となることは当然であるが、印刷条項とタイプ記載条項とが抵触したり大きく喰い違ったりしていることが契約締結後の実行段階で出てくるのがまみられる。このような場合、後者が前者に優先するという一般の契約条文解釈原則を、注意的にうたっている。

(訳)

- | | |
|-------------------------------|---------------|
| 9. Object to be towed (Cl. 1) | 9. 被曳航物 (第1条) |
| 10. Gross tons | 10. 総トン |
| 11. Displacement | 11. 排水量 |
| 12. L. B. D. | 12. 長さ・幅・深さ |
| 13. Draft | 13. 吃水 |

(説明)

9欄乃至13欄は被曳航物に関する記載欄である。

9欄には、被曳航物の種類、即ち浚渫船、海洋掘削装置、解体船などのどれに当るかを記載するほか、固有の名称があればそれも記載する。

12欄には、メートル、フィートといった単位を明らかにするほか、どの部分の寸法であるかその測度基準を明らかにしておくことが望ましい。

10欄乃至13欄の明細記載欄は、解体船の場合を予想して作成されているので、被曳航物によっては不要な欄もある。

(訳)

- | | |
|-----------------------------|---------------|
| 14. Port of sailing (Cl. 1) | 14. 曳出港 (第1条) |
| 15. Destination (Cl. 1) | 15. 目的地 (第1条) |

(説明)

内航曳航の場合と異なり、契約締結時には、目的地は具体的に定まっていなくてもあり、第1条(後出28頁参照)でも「第二当事者によって指定される錨地又は場所」と規定されているわけである。

曳出港にせよ目的地にせよ、ある水域の範囲の安全な場所とか、後刻第二当事者が指名する地点、といった包括的な決め方をしている場合、第二当事者が曳船列にとって安全に浮揚し得る場所を指定し、その選定に責任を負うこととなる。

(訳)

- | | |
|--|---|
| 16. Towage price and currency (Cl. 2) | 16. 曳航料及び通貨 (第2条) |
| 17. Mode and place of towage payment (amount or percentage of each install- | 17. 曳航料支払の場所及び方法(各分割払金額 又はパーセントを記載のこと) (第2条) |

ment to be indicated) (Cl. 2)

name of bank :

銀行名

on signing this contract.

本契約締結時

on sailing from port of sailing.

曳出港発航時

on sailing or passing.

…発航時又は通過時

The balance on arrival at destination.

残額, 目的地到着時

(説明)

16欄では曳航料のほか, その表示通貨と支払通貨とが異なるときは, その通貨換算率を明示し, さらに契約締結後為替が変動したときの処理方法についても取極めておくのが望ましい。

17欄の最終回の分割払金については, 具体的に記載するよりも“The balance”と印刷しておいた方が計算違いによる争いの発生を回避できるとの配慮から, このようになっている。

なお, 第2条(後出29頁)の説明を参照されたい。

(訳)

18. When and to whom notice of
Tug's expected date of arrival
to be given (Cl. 3)

18. 曳船の到着予定日の通知提出時期及び宛先
(第3条)

at port of sailing :

曳出港において :

at destination :

目的地において :

(説明)

曳出港及び目的地への到着予定日の通知時期は, 例えば “10 days, 3 days and 1 day prior to the Tug's expected arrival” のように記載する。

通知の宛先は, 通常第二当事者とその代理店であるとされている。

なお, 第3条(後出30頁)の説明を参照されたい。

(訳)

19. Tow's readiness date (Cl. 4)

19. 被曳航物の曳航準備完了日 (第4条)

(説明)

本欄に記載の日より遅くならないように, 第二当事者において被曳航物の曳航準備を整える義務があり, 記入日の決定には被曳航物の諸事情を十分に考慮されねばならない。

なお, 第4条(前出8頁)の説明を参照されたい。

(訳)

20. Cancelling date (Cl. 7)

20. 解約期日 (第7条)

(説明)

内航の曳航契約と異なり, 解除条項として第7条(後出31頁参照)がある。本欄に記載の期日が到来しても, 曳船の曳航準備が整わないときは, 第二当事者に契約の解除権を認めるものである。

(訳)

21. To whom N/R to be given

21. 曳航準備整頓通知の宛先 (第8条)

(Port of sailing) (Cl. 8)

(説明)

曳船船主又は船長から曳出港における曳航準備が整った場合の、その通知の提出先を明記する。
なお、第8条(後出31頁)の説明を参照されたい。

(訳)

- | | |
|---|------------------------------------|
| 22. To whom N/R to be given (destination) (Cl. 10) | 22. 被曳航物引渡準備整頓通知の宛先(目的地) (第10条) |
|---|------------------------------------|

(説明)

目的地において被曳航物を第二当事者に円滑に引渡すには第二当事者の協力が不可欠であり、この種の提出先を予め明記する。なお、第10条(後出32頁)の説明を参照されたい。

(訳)

- | | |
|---|--------------------------------|
| 23. Tug's daily rate of hire (Cl. 8, 9, 10, 11,16) | 23. 日割料金率(第8, 9, 10, 11, 16各条) |
|---|--------------------------------|

(説明)

第二当事者の責任となる事由による被曳航物の曳航準備の遅延に対し(第8条後出31頁参照)、曳航が履行不能となりその結果、曳船の費した曳出港への回航、基地への帰港に費した時間に対し(第9条前出9頁参照)、目的地における曳船の解放の遅延に対し(第10条後出32頁参照)、又、航海中における被曳航物の修繕などのため曳船が損失した時間に対し(第11条後出33頁参照)、最後に、被曳航物に関する輸入申請手続が、第二当事者側の過失などによって曳船が遅延した時間に対し(第16条後出35頁参照)、何れの場合も、第二当事者から曳船船主に対して支払われる補償金の1日当りの料金率を約定し記入する。

(訳)

- | | |
|--|--------------------------|
| 24. Place from which Tug starts for port of sailing (Cl. 9) | 24. 曳船の曳出港向け発航地(第9条) |
| 25. Tug's station or place (Cl. 9) | 25. 曳船の基地又はそれに準じる場所(第9条) |

(説明)

曳船が曳出港向けに発航すれば、その曳航契約の着手があったとみられるし、曳出港迄行ったものの、曳船船主の責任ではない事由によって曳航が出来なくなった場合、曳船は、通常待機している場所に引き返すわけであるから、上記の2欄に具体的に記入することは、第9条(前出9頁参照)に基づく、曳船船主に対して支払われる補償金の計算に必要となる。

(訳)

- | | |
|--|--------------------|
| 26. Brokerage commission (Cl. 21) | 26. 仲介手数料(第21条) |
| 27. Brokerage commission to be paid to (Cl. 21) | 27. 仲介手数料支払先(第21条) |

(説明)

仲介手数料は曳船船主が取得した曳船料の金額に対する26欄表示のパーセント相当額となるの

で、26欄にはそのパーセント数値を記入する。

27欄は仲介手数料の支払先を具体的に記入する。その他は第21条（後出37頁）の説明を参照されたい。

署名欄

本書式1頁の最下段の左欄に曳船船主、右欄に第二当事者が署名することによって、契約締結の証左としてその契約書は効力を生ずることとなる。

3. 契約書式2～3頁の逐条説明

第1条 Object to be Towed, Port of Sailing and Destination.

1. The Tug shall tow the object to be towed as described in Box 9 with particulars as set forth in Boxes 10-13 (hereinafter referred to as the Tow) from the port of sailing as set forth in Box 14 at which the Tug and Tow can lie safely afloat at all stages of the tide to such anchorage or place at the destination as set forth in Box 15 at which the Tug and Tow can get and lie safely afloat at all stages of the tide as may be designated by the Second Party.

(訳)

第1条 曳航の目的物、曳出港および目的地

曳船は、10欄乃至13欄表示の明細を有する9欄表示の曳航の目的物（以下被曳航物という）を曳船列（曳船と被曳航物）が潮汐のあらゆる時期に安全に浮揚しうる14欄表示の曳出港から、曳船列が潮汐のあらゆる時期に到着し、安全に浮揚しうる15欄表示の目的地の、第二当事者によって指定される錨地または場所へ曳航する。

(説明)

曳出港、目的地いずれも the Tug and Tow（連結された曳船と被曳航物で、曳船例という）が潮汐の干満を問わず常に安全に浮揚することができなければならないので、その旨を規定した。航海傭船契約における船積港および荷揚港と同様、曳出港および目的地は物理的のみならず、政治的にも安全でなければならない。目的地について“the Tug and Tow can safely reach, as far as allowed by local authorities”と規定した書式もある。

被曳航物が海洋掘削装置などの場合、契約締結時に目的地における引渡地点が緯度、経度により決っている場合もあるが、大抵の場合、引渡場所は曳船列の目的地到着時の前後に第二当事者によって指定されるので、“Such anchorage or place... as may be designated by the Second Party”となっている。

目的地に関して“or to such nearest port or place the tug and the tow can reach safely”という文言を付け加え、目的地の近接の港または場所への曳航を認める書式もあるが、必ずしも一般的でないので、本書式にはそのような文言を挿入していない。

第12条 Towage Price and Conditions of Payment

2. The towage price set forth in Box 16 shall be paid by installments as described in Box 17.

Payment of each installment of the towage price shall be made to the Tugowners' account at the bank as described in Box 17 by way of telegraphic transfer remittance.

Any installment or installments payable after the Tug and Tow sail from the port of sailing, but not yet due for payment, shall be on a "no cure, no pay" basis.

(訳)

第2条 曳航料及び支払条件

16欄表示の曳航料は、17欄表示の分割払によって支払われる。

曳航料の各分割払金の支払は、電信為替により17欄表示の銀行の曳船船主の口座になされる。

曳船列の曳出港発航後支払われる曳航料分割払金で、未だ支払期日が到来しないものは、すべて「不成功無報酬」の原則による。

(説明)

今日の取引の大半において、曳航料の支払は分割払、電信為替送金によっている。電信為替とは、依頼人(第二当事者)の申込により、取組銀行が電信によって一定金額を受取人(曳船船主)に支払うべき旨、支払銀行に指図する方法である。

曳船列の曳出港発航後支払われる不成功無報酬を原則とする分割払金とは、17欄についていえば第3回及び第4回の分割払金である(前出25頁参照)。支払期日が到来したか否かは、3回目については17欄表示の場所を発航または通過したか否かにより、また第4回目については15欄表示の目的地に到着したか否かにより決まる。目的地に到着すれば、その後引渡場所、第二当事者に被曳航物を引渡す前にそれが滅失しても、最終回の分割払金は支払われなければならない。

一部の書式には、海運集会所の各種航海傭船契約書式に運送賃確定取得約款を規定したように、
"Towage money shall be deemed to have been fully earned when the tug commences the voyage with the tow and, if prepaid shall not be returnable and if collect shall be payable, tow and/or its cargo lost or not lost." と規定し、曳航料は曳船列が一旦航海を開始したら、被曳航物が途中で滅失すると否とに拘らず全額取得されたものとみなす、とする書式もあるが、一般的ではないようである。

シュミット書式の第2条(PRICE AND CONDITIONS OF PAYMENT)は、曳出港発航時、特定の場所の発航時または通過時、目的地到着時の3回分割払とし、支払については"The full towage price to be deposited as an irrevocable credit with a first class bank in prior to the departure of the tug for the first sailing port of tug and tow or prior to departure of tug and tow, whichever may occur first." と信用状による旨を規定しているが、内容が明確でないので、曳航料の一部(本書式では、契約締結時に1回目の支払をすることにしたので、2回目以降の分)の支払を信用状によって行なうときは、次のような特約をして、信用状の開設銀行、開設時期、有効期限、ネゴの条件となる書類(この場合は cable advices)等を明らかにすることが望ましい。

The Second Party shall establish an Irrevocable Letter of Credit issued by
within days of signing this contract, not to expire on or before ,
for the amount of , in favour of the Tugowners, which shall be paid to the
Tugowners against the cable advices of the Master of the Tug confirming the sailing from
the port of sailing, sailing from or passing and arrival at the destination of
the Tug and Tow.

第 3 条 Notice of Expected Arrival

3. Pursuant to the provision contained in Box 18, the Master of the Tug shall give notice of
the expected date of arrival at the port of sailing and at the destination respectively.

(訳)

第 3 条 到着予定通知

18欄の表示に従い、曳船船長は曳出港到着予定日及び目的地到着予定日の通知をそれぞれ行なう。

(説明)

本規定は他の曳航契約書式にはみられないものであるが、第二当事者の被曳航物に関する曳航
準備が円滑に行われるようにとの配慮から出た規定である。曳船船長の本条の義務違反について
は、特に規定はない。

第 4 条 Seaworthiness. (省略)

改定の趣旨(前出 8 頁)を参照されたい。

第 5 条 Riding Crew

5. Should any riding crew or runners be placed on board the Tow because of government
requirements (regulations), or because of the requirements by the Master of the Tug or the underwri-
ter's surveyor (as required under the preceding clause), then any and all expenses, liability and
responsibility related thereto shall be borne by the Second Party.

(訳)

第 5 条 上乗人

政府の要求(規則)または曳船船長若しくは(前条にいう)保険者の検査人の要求で被曳航物に上乗人が
乗務した場合、上乗人に関するすべての費用及び責任は、第二当事者が負担する。

(説明)

大抵の場合被曳航物の状態や曳航用具の見張り、機械の操作、応急処置等のため被曳航物に上
乗人、技師、作業員等が乗務するが、政府(規則)、曳船船長、保険者の検査人が上乗人の配乗を
要求することがあり、その場合に曳船船主が第二当事者のために上乗人を提供することもある。
実情に従い、そのような要求に基づく上乗人の費用及び責任を第二当事者の負担とした。上乗人
に関する責任とは、例えば上乗人が負傷した場合の治療費の負担などをいう。

曳航行為に関しては、曳船船長が指揮権を有するから、上乗人は、曳船船長の指揮に従う。

第 6 条 Connecting and Releasing Tow.

6. Connecting the Tow at the port of sailing and releasing it at the point of destination shall be executed at the discretion of the Tug.

(訳)

第 6 条 被曳航物の連結及び切離し

曳出港における被曳航物の連結及び目的地の特定地点における切離しは曳船船長の裁量により行われる。

(説明)

連結と切離しに関する費用と責任については特に規定していないが、補助曳船 (assisting tug) の費用は第二当事者が負担し (第12条, 前出10頁参照), その他の費用と責任は, 別段の定めがない限り曳船船主の負担とすべきであろう。ただし, 責任については, 第15条 (前出10頁参照) で曳船船主は広範囲の免責を受ける。

第 7 条 Cancellation

7. Should the Tug not be ready for the towage service by the date specified in Box 20, the Second Party shall have the option of cancelling this contract.

(訳)

第 7 条 解除

20欄表示の日までに曳船の曳航準備が整頓しないとき, 第二当事者は本契約を解除するか否かの選択権を有する。

(説明)

貨物船などと異なり, 代替船を容易に捜せないため, 通常の曳航契約においては, 解約予定日を定め, 第二当事者に契約の解除権を与えるということは, あまりないようであるが, 第二当事者は, 目的地における被曳航物による作業日程に間に合うよう, 他の曳船によって曳航させた方がよいという場合も起りうるので, あえて本規定を設けている。曳船船主の責めに帰すべき事由の有無を問わず, 曳船が解約予定日までに曳航準備を整頓しなければ, 第二当事者は, 本契約を解除することができる。解除に伴う曳船船主の被る損害については当然のことながら第二当事者に補償義務は生じない。

被曳航物の曳航準備が整わない場合については, 第9条 (前出9頁) を参照されたい。

第 8 条 Delay in Commencement of Voyage.

8. Should the Second Party fail to have the Tow ready for the towage service within 24 hours after notice of readiness to undertake the towage service is given to the party specified in Box 21, then the Second Party shall pay the additional compensation to the Tugowners at the Tug's daily rate of hire as specified in Box 23 per day of 24 running hours or pro rata for any part thereof from the time of expiry of 24 hours as above mentioned until such time as the Tug and Tow actually sail.

(訳)

第 8 条 航海開始の遅延

曳航準備整頓通知が21欄表示の者になされてから24時間以内に、第二当事者が被曳航物の曳航準備を完了することができないときは、第二当事者は、上記の24時間経過時から曳船列が実際に発航するまでの時間について、連続24時間を1日とする1日当り23欄表示の率（以下日割料金率という）により、1日未満の分は按分で曳船船主に対して補償金を支払う。

(説明)

曳航契約においては、航海備船契約における碇泊期間という考えが殆んどないようである。これは、曳船と被曳航物との連結あるいは切離しの作業には、貨物の荷役ほど時間を要しないためであると思われる。通常、曳船の曳航開始準備整頓通知がなされてから24時間以内に連結作業は終了するので、第二当事者の責めに帰すべき事由により24時間経過後も被曳航物の曳航準備が整わない場合、第二当事者は補償金を支払うことにしているので、本書式においても実情に従った。

曳船の曳航準備整頓通知が執務時間外、日曜、祭日になされた場合も、特約がない限りその通知のなされた時から24時間以内に被曳航物の曳航準備が整頓していなければ、第二当事者は補償金を支払わなければならない。

なお、本条の他、第 9, 10, 11, 16各条に出てくる日割料金率（23欄の説明、前出27頁参照）は、和文書式の第7条滞船料に相当する約定損害賠償金に類するものとみられる（前出17頁参照）。

第 9 条 Impossibility of Performance of Towage Service. (省略)

改定の趣旨（前出9頁）を参照されたい。

第10条 Delay in Releasing Tug at Destination.

10. If for any reason whatsoever beyond the control of the Tugowners or the Master of the Tug excepting weather conditions, the Second Party does not take delivery of the Tow within 24 hours after notice of readiness to deliver the Tow is given to the party specified in Box 22, then the Second Party shall pay additional compensation to the Tugowners at the Tug's daily rate of hire as provided in clause 8 from the time of expiry of 24 hours as above mentioned until such time as the Tug is actually released. Should the Tug and Tow be compelled to wait off the destination by any reason herein, notice of readiness may be given at the place of waiting.

(訳)

第10条 目的地における曳船の解放の遅延

天候状態を除き、曳船船主又は曳船船長の制し難い事由により、被曳航物引渡準備整頓通知が22欄表示の者になされてから24時間以内に第二当事者が被曳航物を受取らないときは、第二当事者は、上記の24時間経過時から曳船が実際に解放されるまでの時間について、第8条に定めた日割料金率により曳船船主に補償金を支払う。曳船列がここに記載した事由により目的地外で待たざるを得ないときは、通知は待機場所でなしうる。

(説明)

曳船列が目的地の引渡地点に到着し、曳船と被曳航物は、曳船船長の指揮により切離され(第6条)、被曳航物が第二当事者に引渡された時、本契約の目的が達成され、契約は終了する。ところが、引渡が第二当事者の協力なしでは完了しないため、第二当事者が速かに被曳航物を受取らないときは、曳船は被曳航物を連結したまま滞船しなければならない。また、船混みその他の事由により目的地の外で滞船しなければならない場合もある。本条は、そのような場合に対処するための一般的な規定である。

被曳航物受取遅延の原因が天候状態以外のものであれば、第二当事者の責めに帰すべき事由の存することを要しない。引渡通知が執務時間外、日曜、祭日になされた場合も、航海開始の遅延(第8条)におけると同様である。

本条に関して、曳船列は正常な状態にありながら、両当事者の責めに帰さない事由により、目的地に近づけず、被曳航物の引渡が不可能になるとか、或いは相当の期間待っても引渡ができる見込がないといった場合について特に規定していない。このような場合、曳船船長が被曳航物を最寄りの港に切り離すわけにも行かないので、両当事者間で協議し対処することが望ましい。

第11条 Time Lost by Tug during Voyage.

11. If the Tug, during the course of the towage service, puts into a port or ports because the Master of the Tug considers that repairs or alterations to, or additional equipment for, the Tow, are necessary for the Tow to be towed to the destination, or for any other reason for which the Second Party is responsible, the Second Party shall pay additional compensation at the Tug's daily rate of hire as provided in clause 8 for all time lost by the Tug in excess of the time which would have been spent had such putting into not taken place. But such additional compensation to the Tugowners shall not begin to run until the Tug has actually deviated from her course for the purpose of putting into such a port or ports and any assistance that the Tug may render to the Tow prior to such actual deviation from her course, shall not give rise to a claim for the additional compensation.

The Second Party shall pay additional compensation to the Tugowners at the Tug's daily rate of hire as provided in clause 8 for any and all deviations by, or detention of, the Tug caused by typhoons, hurricanes, cyclones, or reports thereof, during the course of the towage service.

(訳)

第11条 航海中における曳船の損失時間

曳航中、曳船船長が被曳航物を目的地まで曳航するために修繕、改造若しくは装備の追加を要すると判断するか、または第二当事者の責めに帰すべき事由により、曳船がいずれかの港に入港したときは、第二当事者は、入港しない場合に要するはずの時間を超えて曳船が失った全時間について、第8条に定めた日割料金率により曳船船主に補償金を支払う。ただし、その補償金は、曳船が上記の港に入港するため実際に予定の航路から離れるまでは発生せず、実際の離路の前に曳船から被曳航物に対して救援がなされても補償金請求権は発生しない。

第二当事者は、曳航中に、台風（いかなる名称の場合も）またはその予報のために生じた曳船のいかなる離路または遅延についても、第8条に定めた日割料金率による補償金を曳船船主に支払う。

（説明）

前段に掲げた修理、改造、装備の追加は第二当事者のために行われるものであり、第二当事者の責めに帰すべき事由と共に、当初予定されていないことであるため、よって必要となった離路や入港は、追加作業ということになるので、第二当事者が補償金を支払うこととした一般的な規定である。

曳船列が台風に遭遇したときに避難するのは、当然のことであるが、そのために生じた遅延について第二当事者が補償金を支払うのが慣行となっているので、後段の規定を置いている。

第12条 Port Charges and Expenses. (省略)

改定の趣旨（前出10頁）を参照されたい。

第13条 No Claim for Salvage.

13. Should the Tow break away from the Tug during the course of the towage service, the Tug shall stand by and render all reasonable service for saving the Tow and reconnecting the towline, without making any claim for salvage save where the Tug has rendered exceptional services which cannot be considered as rendered in fulfilment of this contract.

（訳）

第13条 無報酬救助

曳航中被曳航物が曳船から離れたときは、曳船は、本契約の履行と認めることのできない特別の労務をなした場合を除き、救助料を請求することなく、被曳航物の救助および曳索の再連結のため準備し、あらゆる相当な労務を提供する。

（説明）

曳航中に、曳索の切断その他の事由により、被曳航物が曳船から離れることがあり、その場合曳船船長は被曳航物の安全性確保および曳船と被曳航物との再連結に努めなければならない。しかし、そのためになされる作業が救助作業であるという理由で曳船船主が常に救助料を請求することになっては著しく公平を欠くので、このように規定している。

第14条 Deviation.

14. The Tug shall have liberty to assist vessels in all situations, to deviate for the purpose of saving life or property, to call at any port for fuel, repairs, supplies, or other necessities, or landing disabled seamen.

（訳）

第14条 離路

曳船は、いかなる状態の船舶を救援し、人命または財産を救助するため離路し、燃料の補給、修繕、食糧その他の必要品の積込または疾病船員の上陸のため、どの港にも寄港する自由を有する。

(説明)

曳船船主は、曳船列をして所定の航路を迅速に航海させなければならないが、航海中に予定の航路を変更しなければならない事態が生じうるので、離路に関する規定を設けた。本条の文言は、曳航契約書において一般に使用されているものに近いため、海運集会所制定の各傭船契約書式の離路約款の文言と同一ではない。“assist vessels” “save life or property” には、それらの企図も含む。

第15条 Immunities. (省略)

改定の趣旨(前出10頁)を参照されたい。

第16条 Penalties.

16. The Tugowners shall not be responsible for any consequences arising through the act or error of the Second Party in connection with export or entry declarations or any other formalities with respect to the Tow. Should the Tugowners or the Tug incur any penalties by reason of such act or error of the Second Party, then the Second Party shall reimburse the Tugowners and should the Tug be delayed by reason of such act or error of the Second Party, the Second Party shall pay additional compensation to the Tugowners at the Tug's daily rate of hire as provided in clause 8.

(訳)

第16条 罰金

曳船船主は、被曳航物に関する輸入許可申請その他の手続についての第二当事者の行為または過失から生じるいかなる結果についても責めを負わない。第二当事者は、自己のそのような行為又は過失により曳船船主又は曳船が罰金を課せられたときは、曳船船主に賠償し、第二当事者のそのような行為又は過失により曳船が遅延させられたときは、第二当事者は、曳船船主に対して第8条に定めた日割料金率により補償金を支払う。

(説明)

第二当事者の手続上の不注意については、第二当事者が責めを負うのは当然である。多くの書式に使用されている規定である。

第17条 Lien.

17. The Tugowners shall have a line on the Tow for the full towage price, for any and all additional compensations, and for any other charges and expenses due them under this contract, including the cost of recovery of the same.

(訳)

第17条 留置権

曳船船主は、曳航料全額、すべての補償金および本契約の下で曳船船主に支払われるべきその他すべての費用(それらの支払を受けるために要する費用を含む)につき、被曳航物の上に留置権を有する。

(説明)

留置権の内容は、ここに列挙された曳航料その他の支払を受けるため、被曳航物の引渡を拒むことである。一般に曳船船主の競売権についてまで規定していないので留置権の規定に止めたので、和文書式第14条（留置権、前出19頁参照）よりも弱い内容となっている。

第18条 Substitution.

18. Should the Tug not be available to undertake the towage service described herein, or should the Tugowners, for any reason, desire to substitute another tug, the Tugowners shall be permitted to do so; provided, however, that the main particulars and position of the substituted tug shall be subject to the Second Party's prior approval, but such approval shall not be unreasonably withheld.

(訳)

第18条 代 船

曳船が本曳航業務を行なうことができないか、または何らかの事由により、曳船船主が他の曳船を当てることを望むとき、曳船船主は代替曳船の主な明細および動静につき前もって第二当事者の承認——不当に引延ばしてはならない——を得ることを条件に代替曳船を使用することができる。

(説明)

和文書式第16条（代船、前出20頁参照）と同趣旨の規定である。

第19条 General.

19. This contract is a contract for towage services and shall not be construed to be a charter of the Tug or to give rise to a personal contract.

If any one provision or group of provisions in this contract shall be held invalid, void, or of no effect for any reason whatsoever, such holding shall not be deemed to affect the validity of the remaining contract provisions, which shall continue to be of full force and effect.

(訳)

第19条 一 般

本契約は曳航に関する契約であって、曳船の賃貸借契約と解されたり、personal contractの性質を有すると解されてはならない。

本契約中のある約款または一連の約款がいかなる事由で無効となり、または効力を失うと判断されても、他の約款の効力は、その判断の影響を受けず、完全に有効である。

(説明)

本条には、海事関係筋には余り馴染みのない“personal contract”という語が入っている。これは米国法の概念であって、個人的財産に関するとか、個人の有する知識又は技能などを非常に多く含むために契約締結者自身にしか遂行できない契約をいい、当然に契約の譲受人を拘束しないという効果があるとされる。時には、下請けに出す必要もある曳航業務の実情からは、契約の準拠法を米国法とされる場合にあっては、該契約を“personal contract”と解されては困るので、それを特約で否定しているわけである。

本書式には、準拠法の推定的効果のある仲裁条項（第22条）があることでもあり、又国際的に広く利用されることを願って、あえて、準拠法を置いていないが、本条自体のねらいは、如何なる法律が適用されるにせよ一旦成立した契約はなるべく履行されるようにとの配慮にあるといえよう。

第20条 Claim.

20. The Tugowners (the Tug) shall be discharged from all liabilities for any reason whatsoever, unless claim for loss, damage or delay is made in writing within fourteen (14) days from the date of arrival of the Tow at its destination or termination of the towage service.

(訳)

第20条 請求

曳船船主（曳船）は、滅失、損傷又は遅延に関する請求が、被曳航物の目的地到着日又は曳航の終了日から14日以内に書面によってなされない限り、いかなる事由があろうともすべての責任を免れる。

(説明)

シュミット書式その他の書式にみられる規定である。国際海上物品運送法第14条は「運送品に関する運送人の責任は、運送品が引き渡された日（全部滅失の場合には、引き渡されるべき日）から1年以内に裁判上の請求がなされないときは、消滅する。ただし、運送人に悪意があったときは、この限りでない。」と規定しているのに対し、本約款は、曳航契約の特殊性より、請求の期間を14日に短縮している。ここにいう「請求」は、裁判上のものであることを要しない。本特約は法的にみて有効とみられる（国際海上物品運送法第15条1項に対し同法第18条1項参照）。

第21条 Brokerage.

21. A commission of the number of percentage as stated in Box 26 on the Tugowners' final earnings of the towage price shall be payable by the Tugowners as per Box 27.

(訳)

第21条 仲介手数料

曳船船主の最終収得曳航料の26欄表示のパーセントの仲介手数料は、27欄表示のとおり曳船船主によって支払われる。

(説明)

海運集会所の航海傭船契約書式の規定を参考にして設けたものである。“the Tugowners' final earnings of the towage price” は、曳航行為が完了したときは、曳航料全額となるが、事故などにより完了せずに契約が終了したときは、曳船船主が最終的に収得できた金額となる。

第22条 Arbitration.

22. Any dispute arising from this contract shall be submitted to arbitration held in Tokyo by the Japan Shipping Exchange, Inc., in accordance with the provisions of the Maritime Arbitration Rules of the Japan Shipping Exchange, Inc., and the award given by the arbitrators shall be final

and binding on both parties.

(訳)

第22条 仲 裁

本契約から生じるいかなる争いも社団法人日本海運集会所の海事仲裁規則に従って、東京において行われる社団法人日本海運集会所の仲裁に付託され、仲裁人の判断は、最終のものとして両当事者を拘束する。

(説明)

海運集会所の英文契約書式に使用されている仲裁約款である。

海運集会所は、わが国唯一の海事仲裁機関として内外に認められ、その仲裁判断は、判例に準じて取扱われる程である。海運集会所は、東京と神戸で仲裁を行えるよう態勢を整えているが、涉外（国際）仲裁の場合は、仲裁地を東京とする方が色々な点で便利であるため、海運集会所の英文書式では、仲裁地を東京のみにしている。

仲裁の手續、効力については和文書式第18条（仲裁、前出21頁）の説明を参照されたい。

なお、わが国で行った仲裁判断の外国における執行については、わが国が加盟している1923年9月24日ジュネーブで作成された仲裁条項に関する議定書、1927年9月29日ジュネーブで署名された外国仲裁判断の執行に関する条約及び1958年6月10日ニューヨークで作成された外国仲裁判断の承認及び執行に関する条約に加盟している国において、執行が可能となる。これらの条約に加盟していない国でも、わが国との間の通商航海条約等により仲裁判断の執行に関する取決めがあれば、執行が可能となる。