

穀物用航海傭船契約書

「NIPPON GRAIN CHARTER PARTY」制定趣旨書

社団法人 日本海運集会所

書式制定委員会

麦類航海傭船契約書式制定審議小委員会

I. 1997年3月19日(水)に開催された平成8・9年度第2回書式制定委員会において、NIPPON GRAIN CHARTER PARTY の制定が承認されたので、ここに同書式の制定に至るまでの経緯及び審議内容等を公表する。

II. 麦類航海傭船契約書式の制定決議

日本が現在世界から輸入する麦類の量は、年間600万トンから800万トンに上っている^(注1)。

この大量の麦類を輸送する際に締結される傭船契約書は、オーストラリア産麦類においては、AUSWHEAT^(注2)が、また北米産麦類では Form C^(注3)が専ら使用されている。しかし、両書式ともシッパーズ・チャーターパーティーであって、荷揚国である日本の事情を配慮したものになっていないといえる。

ところでAUSWHEAT書式が都度改定されているのに比べ、Form C 書式は1913年に制定された伝統ある書式ではあるが、最新の改定が1974年であり、この改定よりすでに20年以上も経過している。このため Form C 書式は、Tween Decker の2千重量トンから3千重量トン型の船舶を対象とした運送契約といわれている。この間、麦類を運送する船型も2万重量トンから3万重量トン型のシングル・デッキが中心となり、船に装備された荷役装置も自動トリミングのものとなっている。また港湾施設もこの間相当に発展し、これに伴って荷役作業も格段に進歩した。

このため Form C 書式を使用している傭船契約の締結は、今日の状況に対応した加筆や修正を必要とし、また日本を荷揚国とした場合、その港湾事情に即した条項の追加が必要となっている。

このような実情と今後予測される食糧輸送の自由化の観点から、日本向け麦類の運送事情に対応した標準的な麦類航海傭船契約書式を作成すべきとして、1995年7月25日に開催された平成6・7年度第2回書式制定委員会(委員長川越嘉三第一中央汽船副社長、副委員長守屋昌利三菱商事運輸・保険部長)において、書式の制定が決議された。

(注1) 麦類の輸送実績の多い船社15社での94年度輸送実績は、延べ300隻、629万トンで、その他の船社を加えた輸入量は708万トン強である(「貿易ジャーナル」95年7月12日、第2104号)。

また95年度の輸送実績は、15社では286隻596万トン、全体では約827万トンであった(「貿易ジャーナル」96年7月17日、第2248号)。

(注2) AUSTRALIAN WHEAT CHARTER。Australian Wheat Board と英国船主協会書式委員会との間で1956年に合意された書式で、その後何回か改定され、現在使用されている書式はその1990年改定版。

(注3) BALTIMORE FORM C GRAIN CHARTER PARTY。BFC とも呼ばれている。1963年に大幅な修正があり、その後ニューヨークの NORTH AMERICAN EXPORT GRAIN ASSOCIATION、ロンドンの North American Shippers Association 及びニューヨークの New York Produce Exchange が承認した書式となっている。現在使用されている書式は、1974年に改定されたもの。

Ⅲ. 麦類航海傭船契約書式制定審議小委員会

書式制定作業は、書式制定委員会の下にこの方面の業務に携わる専門家をもって小委員会を設置し、同委員会で書式制定の作業を行うこととなった。

小委員会の人選に当たっては、これまでの慣例にならい、麦類輸送の利害関係者が一堂に会して審議を行えるように、船社、商社、仲立ち及び保険の業種からの選出を行うべく、関係の書式制定委員会委員に協力を依頼した。

しかし、商社からの専門委員選出は、輸入穀物を取り扱う商社の集まりである輸入食糧協議会がカルテル行為禁止の制約上、委員推薦を行うことができないこともあって、不可能となった。

このため、書式制定委員会はやむなく関係商社からの委員選出を断念し、以下の各氏に委員を委嘱し、小委員会を構成した。

麦類航海傭船契約書式制定審議小委員会委員

(◎印議長、○印副議長) (敬称略) (アルファベット順) (役職名は委嘱時)

【船主】

小宮次雄 三光汽船(株)貨物船部太平洋課課長

○小森章三 昭和海运(株)船主業務本部船主企画部法務・保険チームリーダー部長

森田泰三 ナビックスライン(株)不定期船第三部不定期船グループ課長代理

杉原正人 オリックス・マリタイム(株)営業部課長

【P & I】

大住伸司 日本船主責任相互保険組合損害調査部第3課長

【仲立ち】

◎増田晴男 山水海运(株)監査役

【事務局・日本海運集会所】

谷本裕範 常務理事

松元俊夫 理事・書式仲裁部長

荒川太郎 書式仲裁部専任部長

立石孝夫 書式仲裁部課長

Ⅳ. 小委員会での審議

小委員会は、1996年5月31日に第1回目の会合を開き、月2回の委員会開催、11月を目途に成案を得るとの方針を決定。また審議方法として、現在北米西岸・日本の麦運送に使用されている、Form C 書式と、輸入貨物輸送協議会麦類分科会が先に Form C 書式を検討して得られた案文を、ボックス・レイアウト用に修正し、これをたたき案としたものを比較検討して行うこととした。

小委員会は1996年11月22日に開催された第11回委員会において、「NIPPON GRAIN CHARTER PARTY」のタイトルをもった成案を得た。

なお、この成案は、印刷に付した上で輸入食糧協議会の会員商社の担当セクションに配布し、意見を求めた。しかし、成案に対して別段の意見は出されなかった。

V. NIPPON GRAIN CHARTER PARTY 書式の内容

1 レイアウト

① ボックス・フォーマット

現在の契約書の体裁は、記入欄を1箇所にとめる Box Format が世界の趨勢であるのでこれを採用した。「使いやすい」「見やすい」「成約覚書として利用できる」という利点がある。

② 用紙のサイズをA4判とした。

契約書式のA4判サイズは、省資源の観点から世界的な契約書式の統一サイズとなりつつある。またファイルに便利である。1頁目の記入欄は左綴じを配慮して右側に寄せてある。

③ 記入欄のスペースは、実際に記入してもらった上で再調整したものである。

2 パートIの内容

(1) タイトル：NIPPON GRAIN CHARTER PARTY とした。

小麦他麦類の航海備船契約書式として制定されたが、麦類以外の穀物運送や飼料運送にも十分に使用が可能である。

Form C 以外の麦関係航海備船契約書式のタイトル
AUSTRALIAN WHEAT CHARTER; Chamber of Shipping River Plate Charter Party;
Continent Grain Charterparty; Grain Voyage Charter Party;
NORTH AMERICAN GRAIN CHARTERPARTY;
THE WORLD FOOD PROGRAMME VOYAGE CHARTER PARTY

(2) コード・ネーム：NIPPONGRAIN

これまで日本海運集会所書式制定委員会が制定した英文契約書式のコード・ネームは次のとおりで、備船契約書の多くと船舶売買契約書でNIPPONを冠している。

NIPPONを付したもの：NIPPONVOY(一般航海備船契約書)、NIPPONORE(鉄鉱石用航海備船契約書)、NIPPONCOAL(石炭用航海備船契約書)、NIPPONSALE(中古船売買契約書)、NIPPONTOW(曳航契約書)

その他：NANYOZAI、BEIZAI、ITAKU(運航委託契約書)、JSE85(救助契約書)、SHUBIL-1994(一般B/L)、JSE-CT B/L(複合運送用)、JSE Reefer B/L(冷凍貨物用)

(3) 収入印紙を貼る必要がある場合のスペースの確保

契約締結地が日本である場合は、印紙税法により収入印紙を貼付する必要があるため、そのスペースをタイトルの右側に置いた。

(4) 記入欄

① Place & Date：契約締結地及び契約締結日を記入。

② 1欄・2欄：船主・備船者の住所及び会社名等をそれぞれ記入。

③ 3欄：本船名及び本船の明細を記入

契約締結の段階では、本船がまだ決定されていないことが多いようである。実務ではその場合、「TBN: To be nominated on or before 15 days prior to the vessel's ETA at loading port.」としている。また船種については「The vessel shall be single deck self-trimming bulk carrier.」がほとんどのようである。

④ 4欄：貨物の明細を記入。貨物名、種類、数量などを記入。

⑤ 5欄：船積み開始日及び契約解除日を記入。

⑥ 6欄：船積港を記入。N/R等の通知先を記入。

「(See clause)」は、船積みが複数港となり、そのために、N/R 提出先が複数となって、本欄に記入しきれない場合、これらを別途記載する便宜のもので、該当条項番号を記入するためのものである。

⑦7欄：荷揚港を記入。N/R 等の通知先を記入。

「(See clause)」は6欄の船積港と同様で、荷揚港が複数となる場合、別途記載の条項番号を記入するものである。

⑧8欄：運賃率、運賃の支払い方法等運賃に関するものを記入。

⑨9欄：船積港でのレイタイムを記入。

⑩10欄：荷揚港でのレイタイムは、荷役率で計算する慣行となっているので、メトリックトンでの荷役率を記入する。

⑪11欄：滞船料率を記入。

⑫12欄：早出料率を記入。

⑬13欄：仲介人名を記入。

⑭14欄：仲介手数料率を記入。

⑮15欄：アドレスコミッションを記入。

⑯16欄：本契約書の原本所有者名を記入。

⑰17欄：特約条項の番号を記入。

⑱本契約が、パートIとパートIIで構成され、パートIとパートIIとに矛盾が出た場合は、矛盾の部分のみパートIの記入内容が優先するとした規定。

(訳) 本契約は、本備船契約書のパートI及びパートIIにある諸条件に従って履行されることを両当事者は合意した。条件間に矛盾のある場合は、その矛盾の箇所についてのみパートIの規定がパートIIの規定に優先する。

(5) その他

これまで書式制定委員会が制定した備船契約書式には、共同海損の精算地の記入欄、及び仲裁地の記入欄が設けられていた。しかし、本備船契約書式ではこれらの記入欄を設けなかった。

これは、専ら日本の当事者間で日本向けの運送に使用される契約書式としての位置付けから、共同海損はヨーク・アントワープ規則に基づいて東京で精算すること、仲裁については東京で日本海運集会所海事仲裁委員会の仲裁によることで問題がないため、これらをそれぞれ26条、28条で印刷して明定したことによるものである。

3 パートIIの内容

Form C の条項のうち削除及び合併された条項は次のとおり。

(削除) 6条及び7条 (Extra Ports)、8条 (Payment of Freight in UK)、
19条 (Avonmouth/Hull/Glasgow)、31条 (Cesser Clause)、
36条 (Arbitration Clause in NY/London)

(合併) 前文と1条 (Loading Port(s)/Cargo)
5条 (Freight Rate(s)) と9条 (Payment of Freight)
11条 (Stevedores at Loading Port) と21条 (Stevedores at discharge Port)

■ 1 条 Preamble (前文)

It is agreed between the party named in Box 1 as the Owners, Chartered Owners, or Disponent Owners (hereinafter referred to as “the Owners”) of the Vessel named in Box 3 of the GT indicated in Box 3 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 3, being tight, staunch and strong, and in every way fit for the voyage, and the party named in Box 2 as the Charterers that the Vessel shall, with all convenient speed, proceed to the loading port stated in Box 6, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo stated in Box 4, in bulk, and being so loaded the Vessel shall, with all convenient speed, proceed to the discharging port stated in Box 7 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the said cargo in the customary manner, as ordered.

(訳)

3 欄に記載された船舶の船主、傭船船主又は管理船主として 1 欄に記名された者(以下「船主」と、傭船者として 2 欄に記名された者との間で、以下につき合意が成立した。本船は、3 欄に記載された総トン数をもち、また夏期乾舷においてメトリックトン数で 3 欄に記載された総載貨重量トン数(約)のものを運送し、水密、堅牢及び強固であり、いかなる面でも航海に適しており、また本船は 6 欄に記載された船積港又はその近くの本船が安全に到達し常時浮揚して停泊できる場所に、できるかぎり適切な速力で向かい、そこで 4 欄記載の満載貨物をバルクで船積みし、そのように船積みを行った後、本船はできるかぎり適切な速力で、7 欄に記載された荷揚港又はその近くの本船が安全に到達し常時浮揚して停泊できる場所に向かい、そこで当該貨物を慣行とする方法で、指図されたとおりに引き渡す。

【Form C : Preamble(Owners, Description of Vessel, Classification, Charterers)】

It is this day mutually agreed, between(disponent owners/owners/time chartered owners) of the(flag).....SS/MV Dry Cargo/Tankercall sign: builtatof tons of 2,240 lbs.total deadweight, or thereabouts, on a Summer draft offeetinches salt water, and guranteed tons of 2,240 lbs.,percent more or less cargo capacity, quantity at owner’s option, classed.....in now(position of vessel).....andCharterers, of.....

【Form C : Clause 1 (Loading port(s), Cargo)】

That the said vessel, being tight, staunch and strong, and in every way fit forthe voyage, shall with all convenient speed proceed toand there load, always afloat, a full and complete cargo, in bulk, subject to limits above guaranteed, of WHEAT and/or CORN and/or RYE and/or SORGHUMS and/or SOYBEANS, at Charterers’ option. Charterers also have the option of loading

【たつき案】

It is agreed between the party named in Box ... as the Owners of the Vessel named in Box ... of the GT indicated in Box ... and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box ..., now in position as stated in Box ... and expected ready to load under this Charter Party about the date as stated in Box ..., and the party named in Box...as the Charterers that the Vessel shall, with all convenient speed, proceed to the loading port stated in Box ...or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo stated in Box ..., in bulk, and being so loaded the Vessel shall, with all convenient speed, proceed to the discharging port stated in Box ... or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the said cargo in the customary manner, as ordered.

たたき案は、Form C の前文と1条とを合体した内容となっている。また当事者名、本船名等の記載事項がパート I の所定の欄に記入することになるので、その面での修正がなされている。

【審議】

① 「the Owners」の定義付けについての検討

たたき案は「船主」を単に「the Owner」としたが、1欄の船主名等の記載欄に「Owners/Chartered Owners/Disponent Owners」とあることもあり、本条でも「the Owners, Chartered Owners or Disponent Owners (hereinafter referred to as the “Owners”）」と規定すべきとの意見があり検討。

「Disponent Owners」の定義がはっきりしないこと、TBN(to be nominated later)での契約がほとんどであり、したがって契約締結の段階では船主名も不明のことが多いことで、単に「the Owners」のみでよいとの意見もあった。

しかし、検討の結果、書式制定委員会制定の他の書式^(注1)も意見のような並記方法をとっていること、英国の判例^(注2)で disponent owner は owner と異なるものがあることなどをもって、並記することとした。

(注1) 1991年に改定された「BEIZAI (AMERICAN LOGS/LUMBER) CHARTER PARTY」でも並記している。

(注2) O/Y Wasa S.S.Co.Ltd.,and Another v. Newspaper Pulp & Wood Freight, Ltd. ((1949) 82 Ll.L.Rep.936)事件では次の判示がある。

「disponent owner という語は、これまで裁判所で判断されたことのない言葉である。多分にあいまいな言葉である。定期傭船者を含むものであろう。船舶をその所有者ではないが自由にする(dispose)ことのできる者を含む。というのは disponent owner は owner と異なるものでなければならないからである。・・・ disponent owner という言葉は、あいまいであるが、manager である者、とくに幅広い権限を持った manager を含むとしても不適當ということにはならないと判断する。」(953頁)

(参考)今日の取引において、単なるシップ・マネジャーが disponent owner として航海傭船契約に署名することはあまりないようである。

シップ・マネジャーが船舶の運航まで請け負ったときは、あくまでも船主の代理人(Owner's Agent)として契約書に署名するとされている。これは、自己を disponent owner と表示すると米国などにおいて訴訟に巻き込まれるおそれがあるためである。

パナマ籍又はリベリア籍等の船がフィリピンで二重国籍をとる際の契約書に、裸傭船者が disponent owner として署名している例はかなりあるようである。

② 「now in position as stated in Box ... and expected ready to load under this Charter Party about the date as stated in Box ...,」としたたたき案での文言について検討。TBN(to be nominated)での契約がほとんどであるため、当文言は不要として削除された。

③ 本船の堪航性に関する規定についての検討

FORM C では「vessel, being tight, staunch and strong, and in every way fit forthe voyage ...」と本船の堪航性について規定するので、この規定を加えるべきとして検討された。

「船舶の堪航性担保は、英法では黙示されており規定がなくても船主は堪航性についての義務を負う。同上規定は、契約締結時及び船舶が船積港に向う航海開始の時に堪航性があることの規定」(Carver: Carriage by Sea, 625, p.448)からすると、別段の規定を置かなくてもよいと考えられたが、他の条項で本船の堪航性を規定するものがないので、Form C にならい堪航性に関する規定を加えることとした。

④ so near thereto 規定 (近接港約款)が加えられている点で、エレベーターのような荷役設備がない港

においても、この規定により荷揚げを行うことが可能かが問題となり、過去の判例を調査。

判例の検討の結果、近接港約款をもって最寄り港へ向うことができるためには、相当の期間荷揚港に入港できないこと、最寄り港も慎重に選ばなければならないことが推察でき、したがって、本契約書で荷揚港の規定のところにな接港約款を加えても、傭船者が極端に不利になる問題はないと思われるとして、近接港約款を加えることとした。

■ 2条 Separations (セパレーション)

Cargo separations other than the Vessel's compartment, if any, shall be for the Charterers' account, risk and time.

(訳)

本船の区画以外に貨物のセパレーションが必要となったときは、貨物のセパレーションは、傭船者の費用、危険及び時間とする。

【Form C : Clause 2 (Separations)】

Cost of cargo separations, in excess of three, to be for the Charterers' account.

【たたき案】

Cost of cargo separations other than the Vessel's compartment, if any, shall be for the Charterers' account.

【審議】

食糧庁向け貨物については、セパレーションは不要であるので、セパレーションが必要なときは傭船者負担が慣行となっている。

このため、セパレーションが必要となったところ、そのセパレーションの関連でコンタミが生じたような場合は、その発生した危険及び時間を傭船者が負担すべきであるので、「Charterers' account」の後に「risk and time」を加えて、これを明確にした。

■ 3条 Advice of Readiness, Loading Port Orders (荷役準備予定の通知、船積港指図)

- (a) The Vessel shall give the party stated in Box 6 the notice of the expected date of arrival at the loading range when the Vessel sails last port on the previous voyage or 15 days prior to arrival at the loading port, whichever earlier, with approximate quantity of the cargo stated in Box 4, and also ten days notice of arrival.
- (b) If the day of the 15 days notice and/or ten days notice falls on Saturday, Sunday or Holiday at the loading port, such notice shall be given from 08:00 to 17:00 hours on the preceding working day.
- (c) The Vessel shall notify the party stated in Box 6 of any change in the Vessel's expected time of arrival at loading range, whilst on passage.
- (d) The Vessel shall apply by radio to the party named in Box 6 for the first or sole loading port orders to be declared latest 96 hours prior to the Vessel's arrival.

(訳)

- (a) 本船は、本船が前航海の最終港を出航する時、又は船積港到着の15日前のいずれか早い時に、6欄記載の者に船積み区域への到着予定日及び4欄に記載された貨物の概算数量の通知をし、また到着の10日前同通知も行う。
- (b) 15日前通知及び・又は10日前通知の日が、船積港の土曜日、日曜日又は祝日に該当するときは、その通知は、その前の作業日の08時00分より17時00分までに行う。

- (c) 本船は、航行中に本船の船積み区域到着予定期日に変更が生じたときは、これを6欄記載の者に通知する。
- (d) 本船は、6欄記載の者に、本船到着の少なくとも96時間前に最初の船積港又は単一の船積港の指定を行うように、無線で申請する。

【Form C : Clause 3 (Advice of Readiness, Loading Port Orders)】

- a) Master to advise (telegraphic address): expected readiness at loading range when vessel sails from last port on previous voyage and also approximate quantity of cargo required. Master or Owners to advise (telegraphic address:).....of any change in the vessel's expected time of arrival at loading range, whilst on passage.
- b) Master to apply by radio to(telegraphic address"") for first or sole loading port orders 96 hours before the vessel is due off/at, and Charterers/Agents are to give first or sole loading port orders by radio within 48 hours of receipt of Master's application, unless given earlier. If Master's application is received on a Saturday, the time allowed to Charterers shall be 52 hours instead of 48 hours as above.

【たたき案】

- a) The Vessel shall give the party stated in Box ...the notice of the expected readiness at the loading range when the Vessel sails from the last port on the previous voyage and also approximate quantity of the cargo stated in Box ...
If the day of the fifteen (15) days notice and/or ten (10) days notice falls on Saturday, Sunday or Holiday at the loading port, such notice shall be given from 08:00 to 17:00 hours on the preceding working day.
The Vessel shall notify the party stated in Box ... of any change in the Vessel's expected time of arrival at loading range, whilst on passage.
- b) The Vessel shall apply by telefax to the party named in Box ... for the first or sole loading port orders declaration latest 96 hours prior to the Vessel's arrival.

【審議】

たたき案 a 項について

- ① N/R の通知先は、契約締結の段階では不明の場合がほとんどであるため「the party stated in Box ...」を Charterers' agent 等に置き換える必要があるとの意見もあったが、案文のとおりとした。
「the notice of the expected readiness at the loading range」とある文章の「the expected readiness」の意味を明確にするために「the expected date of arrival」と修正。
- ② 通知を行う日は15日前だけでよいか。ボックス欄を設けて通知を行う日を取り決められるようにしてはどうかとの意見が出され、検討した結果、通常は15日、10日及び7日前としているが、規定するのは15日、10日前の通知でよいとした。
- ③ ETA の通知を「船積港へ向うラスト・ポートを出航した時」とあるが、船積港近くが last port になる場合があるので、通知の時期を last port か15日かいずれか早い時に通知する (last port on the previous voyage or 15 days prior to arrival at the loading port, whichever earlier) と修正すべきとの意見があり、検討の結果、同意見を採用した。

たたき案 b 項について

ファックスのない船が大半であるので、telefax を radio と Form C のとおりとした。

数字の表記がバラバラなので、10までは英文のみで、10を越えるものは算用数字のみで表示することとした。

■ 4 条 Vessel Inspection, Destination, Discharging Port(s) Orders (本船検査、目的地、荷揚港の指定)

- (a) The Vessel shall load under inspection of National Cargo Bureau, Inc., and a Grain Inspector holding a licence issued by the United States Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act, in United States ports, or of the Port Warden and a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture, in Canadian ports, at her expense, and comply with their rules, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her cabin, tackle, apparel, provisions, fuel and furniture.
- (b) The discharging ports shall be always in geographical rotation from north to south or from south to north at the Charterers' option.
- (c) The Vessel shall apply by radio to the party named in Box 7 for the first discharging port orders 96 hours before the Vessel is off Japan. The Charterers shall give the first discharging port declaration within 48 hours from the Vessel's application for the first discharging port order. Second or second and third discharging port(s) shall be declared upon arrival at the first discharging port.

(訳)

- (a) 本船は、本船の費用をもって、米国諸港においては国家貨物検査局並びに米国穀物スタンダード法に基づき米国農業省が発行する許可証を持つ穀物検査員の検査の下で、またカナダの諸港においては港長並びにカナダ農業省が雇用する穀物検査員の検査の下で船積みを行う。本船は、これらの規則に従うものとし、本船が本船船室、索具、装具、食料、燃料及び調度・備品類に加えて、合理的に積付けし、かつ運送できる量を超えない量のものを船積みする。
- (b) 荷揚港は、傭船者の選択とするも、常に北から南へ、又は南から北へといった地理的な順序にあるものとする。
- (c) 本船は、本船が日本の沖合に入る96時間前に、7欄記載の者に、最初の荷揚港の指定を無線で申請する。傭船者は、本船の最初の荷揚港指定申請から48時間以内に、最初の荷揚港を明らかにする。2港目又は2港及び3港目は、最初の荷揚港到着時に明らかにされるものとする。

【Form C : Clause 4 (Vessel Inspection, Destination, Discharging Port(s) Orders)】

Vessel to load under inspection of National Cargo Bureau, Inc., and a Grain Inspector holding a licence issued by the United States Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act, in U.S.A. ports, or of the Port Warden and a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture, in Canadian ports, at her expense, and to comply with their rules, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Cabin, Tackle, Apparel, Provisions, Fuel and Furniture, and being so loaded shall therewith proceed toas ordered on signing Bills of Lading, and deliver same, according to Bills of Lading, always afloat, except where customary for vessels of similar size to lie safely aground or at Charterers' option, Master to apply by radio to Charterers/Agents (telegraphic address)for first or sole discharging port orders 96 hours before vessel is due off/at, and Charterers/Agents are to give first or sole discharging port orders by radio within 48 hours of receipt of Master's application unless given earlier. If Master's application is received on a Saturday the time allowed to Charterers or their Agents shall be 52 hours instead of 48 hours.

【たたき案】

The Vessel shall load the full and complete cargo under inspection of National Cargo Bureau, Inc., and a Grain Inspector holding a licence issued by the United States Department of Agriculture pursuant to the

U.S. Grain Standards Act, in U.S.A. ports, or of the Port Warden and a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture, in Canadian ports, at her expense, and comply with their rules.

The discharging ports shall be always in geographical rotation from north to south or from south to north at the Charterers' option.

The Vessel shall apply by telefax to the party named in Box ... for the first discharging port orders 96 hours before the Vessel is due off/at the place indicated in Box ... The Charterers shall give the first discharging port declaration within 48 hours from the Vessel's application of the first discharging port order.

【審議】

① 船積港での検査に関連しての検討

オーストラリアからの運送も予定して、「Australian Wheat Board」及び「Australian Barley Board」による検査についても規定してはどうかとの意見があり検討。

オーストラリアからの穀物はほとんどが、「other terms and conditions as per Auswheat(Ausgrain)」として Auswheat Charter 又は Ausgrain Charter を援用している。これを新しい制定書式に切り替えることは難しいと思われるのでオーストラリアからの運送については審議対象外とし、制定する契約書は日本・北米間の穀物運送のための傭船契約書として位置付けることを再確認した。

② 船積み量の限界を示す規定を Form C に倣い加えることとした。

Form C では、船積み数量を「... not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Cabin, Tackle, Apparel, Provisions, Fuel and Furniture,...」と規定する。

一方、たたき案は、full and complete cargo と規定するだけであるので、小麦相場が契約時より下がったときは、傭船者はできるかぎりの数量が運送されることを希望し、燃料をギリギリにおさえさせた例があったということで、本船の堪航性が損なわれる危険がないように Form C と同様の規定を加えることとした。

③ rotationについてはたたき案のとおりとした。

④ discharging port orders に関して、次の問題例があげられた。

- ・最初の荷揚港の決定が遅い。
- ・「博多～鹿島」での取り決めは、博多の96時間前か又は鹿島なのかが問題となる。
- ・北からおりときは、網走沖の96時間前が理想であるが認められないことがある。
- ・傭船者は食糧庁との間で最初の荷揚港が決まっても、通知してこない場合がある。一方、次の提案が出された。
- ・新潟、博多のように日本海側の港のときは、津軽海峡の96時間前とすべき。
- ・range 内の北96時間前としてはどうか。

検討の結果、

- ① discharging port orders は、契約締結の段階では当然に不明であるから、記入欄に記載することはできないので、「the first discharging port orders 96 hours before the Vessel is due off/at the place indicated in Box ...」を「the first discharging port orders 96 hours before the Vessel is off Japan」と改めた。
- ② たたき案では discharging port orders を telefax で求めるとしたが、radio に戻した。
- ③ NCB 等の下での船積みに関する規定を a 項、荷揚港のローテーションに関する規定を b 項、荷揚港指定に関する規定を c 項とした。
- ④ c 項に「2 港目及び 3 港目の指名は本船が最初の荷揚港に到着したとき」とする規定を加えることとした。

■ 5条 Payment of Freight (運賃の支払い)

- (a) Full freight at the rate stated in Box 8 shall be prepaid in Tokyo, in US Currency on Bill(s) of Lading weight confirmed through telegraphic advice on signing Bill(s) of Lading.
- (b) In case second or second and third discharging port(s) used, extra freight shall be paid upon declaration of each additional discharging port.
- (c) Freight shall be deemed earned on cargo as taken on board the Vessel, and shall be non-returnable, the Vessel and/or cargo lost or not lost.

(訳)

- (a) 運賃は、8欄記載の率で、B/Lの署名時に電信による通知で確認されたB/L重量に基づき、東京において米国通貨で全額前払いされるものとする。
- (b) 荷揚港が2港又は3港使用されるときは、割増運賃は各追加の荷揚港の通告のときに支払われるものとする。
- (c) 運賃は、貨物が本船に積み込まれたときに取得されたとみなされ、本船及び・又は貨物の滅失のいかんを問わず、返還されない。

【Form C : Clause 5 (Freight Rate(s))】

Rate of freight

【Form C: Clause 9 (Payment of Freight)】

For all other destination freight shall be payable concurrently with discharge to Owners or their designated Agents at port or ports of discharge on outturn weights, in United States funds or, at Charterers' /Receivers' option, in local currency freely transferable to United States funds

【たたき案】

Freight at the rate stated in Box ... shall be fully prepaid in Tokyo, in US Currency on Bill(s) of Lading weight confirmed through telefax advice on signing Bill(s) of Lading.

Freight shall be deemed earned on cargo as taken on board the Vessel, and shall be non-returnable, the Vessel and/or cargo lost or not lost.

たたき案は、Form C 5条及び9条を合体させたものである。運賃はボックス欄記載の運賃率で、B/L数量に基づき計算し、東京において米ドルで前払いとしたものである。B/L数量はファックスで確認とした。

【審議】

- ① たたき案1項の Freight ...shall be fully prepaid ...は、Full freight ... shall be prepaid ...とし、運賃全額が前払いであることを強調した。
- ② たたき案1項で B/L 数量の連絡をファックスによるとしたが、他の通信手段も可能なように telegraphic advice とした。
- ③ たたき案2項の運賃確定取得約款はそのまま採用した。
- ④ 運賃ベースは、荷揚港を1港として取り決められるが、これに対して慣習上荷揚港を3港まで選択する権利が備船者に与えられている。そのため備船者が2港又は3港での荷揚げを選択したときは、その分の運賃が発生することになる。実務ではこれをエキストラ運賃と呼んでいるが、このエキストラ運賃の支払い及び支払い時期についてよく争いとなるので、これを規定すべきとして以下の案を作成した。
In case second and/or third discharging port(s) used, extra freight shall be paid upon declaration of each additional discharging port.
- ⑤ 本条を3項に分けることとした。すなわち、a項を運賃の支払いに関する規定、b項をエキストラ運賃に関する規定、c項を運賃確定取得約款とした。

■Form C の6条「エキストラ・ポート（船積港）」、7条「エキストラ・ポート（荷揚港）」、8条「運賃の支払い(英国向)」は、北米・日本間の運送には関係がない規定であるので削除された。

■6条 Signing of Bills of Lading (B/Lの署名)

The Master shall call at the Charterers', or their Agents' office as requested, and sign Bills of Lading as presented in the form customary for grain cargos, without prejudice to this Charter Party.

(訳)

船長は、要請があるときは、傭船者又はその代理人の事務所におもむき、提示された、穀物に通常使用される書式の船荷証券に署名する。ただし、署名によって本傭船契約書は損なわれない。

【Form C : Clause 10 (Signing of Bills of Lading)】

Captain to call at Charterers', or their Agents' office as requested, and sign Bills of Lading as presented in the form customary for grain cargos, without prejudice to this Charter Party. If Bills of Lading are not ready for signature, the Captain to deliver to Charterers, or their Agents at loading port(s) a sign-ed copy of his written authority to his agents at loading port(s) to sign Bills of Lading on his behalf. In the event Charterers require that bills of lading show a rate of freight different from that indicated above, Charterers guarantee to pay Owners full freight in accordance with this contract, to be adjusted at the time of final freight settlement.

【たたき案】

The Captain shall call at the Charterers', or their Agents' office as requested, and sign Bills of Lading as presented in the form customary for grain cargos, without prejudice to this Charter Party.

【審議】

たたき案を採用することで問題なしとした。ただし、CaptainはMasterで統一することとした。

■7条 Stevedores (ステベ)

Stevedores at loading and discharging ports shall be employed and paid by the Charterers.

(訳)

船積港及び荷揚港におけるステベは、傭船者が雇用し、その費用を支払う。

【Form C : Clause 11 (Stevedores at Loading Port(s))】

Stevedores at loading port(s) employed by vessel to be approved by Charterers, except if vessel is loaded atthen Charterers' Stevedores to be appointed at (rates current at loading berth(s))(published tariff rate). In all cases Stevedores to be paid by the Owners and to remain their servants.

【Form C : Clause 21 (Stevedores at Discharge Port(s))】

Stevedores at discharge to be appointed by and paid byIf discharging in the United Kingdom including Northern Ireland, and if required by Charterers vessel to discharge at Receivers' berth, provided same is accessible and available and workable on arrival, or time to count. When discharging at Receivers' wharf or berth if required, Receivers' stevedores to be employed at the current rate of the port at the time of commencement of discharge.

【たたき案】

Stevedores at loading port(s) shall be employed and paid by the Charterers.

【たたき案】

Stevedores at the discharging port(s) shall be appointed by the Charterers and paid by the Charterers.

Form C ではステベは船主が雇用し、その費用を支払うとなっている。これに対して、たたき案は、FIO 条件に変更して、傭船者が雇い、傭船者がステベ費用を支払うとした。

【審議】

審議では FIO 条件に変更すべきとして次の意見があり、検討された。

- ① 船積地によってステベが異なる。またステベは傭船者(ターミナル)のコントロール下にあり、service charge や facility charge の明細が船主には不明である。
- ② 實際上、船主がステベを手配することはない。
- ③ ステベの行う荷役方法についても船主は不明である。
- ④ 大豆、モロコシといった heavy grain の荷役条件は、FIO となっており、小麦も FIO 条件で問題なく、船社の要望としてこれまでも何度か傭船者に申し入れてきた。
- ⑤ 小麦の場合でも FIO で取り決める傭船者もいる。

結局、FIO 条件とするたたき案を採用することとした。

なお、ステベを傭船者の雇用・負担としたことにともない、代理店も傭船者指定の者としてはどうかとの提案があった。しかし、代理店は本船の入出航関係を専ら代行するので、これらについては傭船者の代理店に任せることはできないので、代理店費用が重複し経済的でなく、また傭船者代理店であると船社がコントロールできない部分も出て、実際的でないとされた。

Form C では、船積港及び荷揚港で規定を分けているが、両項の相違は loading port と discharging port のみの違いであるので、両項を合体して loading and discharging ports とした。

■ 8条 Laytime at Loading (船積みにおけるレイタイムの計算)

(a) The cargo shall be loaded within the number of weather working days of 24 consecutive hours each as indicated in Box 9, Saturdays, Sundays and Holidays excepted, unless used, if used, actual working time shall count as laytime.

(b) Laytime for loading and discharging shall be non-reversible.

(訳)

(a) 貨物は、9欄に記載された1日を24連続時間とする天候作業日内に船積みされるものとする。土曜日、日曜日及び祝日は、作業を行わないかぎり除き、作業を行ったときは実際の作業時間をレイタイムとして計算する。

(b) 船積み及び荷揚げに対するレイタイムは、通算しない。

【Form C : Clause 12, Laytime at Loading】

Vessel to be loaded according to Berth Terms inweather working days of twenty-four consecutive hours each, Sundays and Holidays excepted.

Laytime on Saturday to be computed as follows:

a) Notwithstanding any custom of the Port to contrary, Saturday shall not count as laytime at loading and discharging port or ports where stevedoring labour and/or grain handling facilities are unavailable on Saturday or available only at overtime and/or premium rates.

b) In ports where only part of Saturday is affected by such conditions, as described under (a) above, laytime shall count until the expiration of the last straight time period.

c) Where six or more hours of work are performed at normal rates, Saturday shall count as a full lay day.

【たたき案】

The cargo shall be loaded within the number of weather working day of 24 consecutive hours each as indicated in Box ..., Sundays and Holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.

【審議】

① Form C 12条は、サタデイ・クローズといわれる Form C 書式の特徴的な規定の一つで、原則的には土曜日を休日扱いとしている。審議では土曜日を Form C のとおり除外日とするか否かを検討した。

たたき案のように、土曜日は、レイタイムの原則に則り、通常の作業日であるべきとの意見もあったが、船積港での実務は、土曜日はオーバータイム料を支払って荷役を行い、実労働時間をレイタイムとして計算しているので、この実務慣行を取り入れ、土曜日を除外日とするも、土曜日に荷役を行ったときは、行った時間のみをレイタイムとして計算することとした。一方、オーバータイム料はオーバータイムを命じた者が支払うものとし、オーバータイムに関する規定に委ねることとした。

② 土曜日、日曜日及び祝日に荷役を行った場合、実際に荷役を行った時間をレイタイムとして計算するとした規定は、たたき案ではわかりにくいので、次のように改めた。

Saturdays, Sundays and Holidays excepted, unless used, if used, actual workingtime shall count as laytime.

③ 積揚港でのレイタイムの計算は、船積み及び荷揚げのレイタイムをそれぞれ独立して計算する旨の規定を置くことにした。

■ 9条 Demurrage/ Despatch (滞船料・早出料)

(a) The Charterers shall pay demurrage to the Owners at the rate agreed in Box 11 per day or pro rata for any part of a day, for all time in excess of laytime at the loading and/or discharging ports.

(b) If sooner despatched, the Owners shall pay despatch money to the Charterers at the rate of half of demurrage as stated in Box 12 per day or pro rata for any part of a day for laytime saved at loading and/or discharging ports.

(c) Demurrage or despatch money shall be paid within 30 days after completion of loading and discharging respectively.

(訳)

(a) 傭船者は、船積港及び・又は荷揚港においてレイタイムを超える全時間に対し、1日当たり11欄で合意された率で、1日未満の部分はプロラタにより、船主に滞船料を支払う。

(b) 早く出航した場合には、船主は、船積港及び・又は荷揚港において節約されたレイタイムに対して、1日当たり、1日未満の部分はプロラタにより、12欄に記載された滞船料の半分の率で早出料を傭船者に支払う。

(c) 滞船料又は早出料金は、船積み及び荷揚げの完了後30日以内に支払う。

【Form C : Clause 13 (Loading/Discharge/ Demurrage/ Despatch)】

a) If vessel is delayed longer at loading port(s) than provided in clause 12, Charterers to pay Owners demurrage at the rate ofper day or pro rata for part of a day provided such delay shall occur by fault of Charterers or their agents. If sooner despatched Owners to pay Charterers despatch atper day or pro rata for part of a day for all laytime saved. Charterers to have the option to deduct despatch from payment of freight.

b) If vessel is delayed longer at the discharge port(s) or despatched sooner than provided in Clause 20, then Owners to collect demurrage or pay despatch as per rates above.

【たたき案】

- (a) The Charterers shall pay demurrage to the Owners at the rate agreed in Box ... per day or pro rata for any part of a day, for all time in excess of laytime at the loading and/or discharging port.
- (b) If sooner despatched, the Owners shall pay despatch money to the Charterers at the rate of half of demurrage as stated in Box ... per day or pro rata for any part of a day for laytime saved at loading and/or discharging ports.

Form C は a 項が船積港、b 項が荷揚港での規定となっているが、たたき案はで a 項を滞船料の規定、b 項を早出料の規定として作成されている。

【審議】

- ① a 項を滞船料の規定、b 項を早出料の規定とすることについては異議がなかった。
- ② 滞船料の清算がすみやかに行われるように、滞船料は「荷役終了後30日以内に支払う」旨の清算規定を置くこととした。
- ③ 早出料についても支払い期日を設けるべきとして、滞船料と同じく荷揚げ終了後30日以内に支払うものとする規定を置くことにした。

■10条 Notice of Readiness (荷役準備整頓通知)

- (a) Notification of the Vessel's readiness to load or discharge at the first or sole loading or discharging port shall be given to the Charterers or their nominees named in Box 6 or 7 at the loading or discharging port respectively at or before 16:00 hours on any normal business day or at or before 12:00 hours on Saturday, unless Saturday is a holiday, whether in berth or not. The Vessel shall have the right to give notice of readiness before the laydays date stated in Box 5.
- (b) At the loading port the Vessel shall also have been entered at the Custom House, accompanied by:
 - I in United States Ports:
 - 1) Certificate of Readiness for all Cargo Compartments issued by the National Cargo Bureau, Inc.;
 - 2) Certificate that all Cargo Compartments are free of insect infestation and objectionable odours, issued by a Grain Inspector holding a licence issued by the U.S. Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act, or other official body customarily issuing such certificate(s);
 - II in Canadian ports:
 - 1) Certificate of Readiness for all Cargo Compartments issued by the Port Warden;
 - 2) Certificate that all Cargo Compartments are free of insect infestation and objectionable odours, issued by a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture or other official body customarily issuing such certificate(s) (and/or U.S. Grain Inspector if loading U.S. grain in a Canadian port) and also confirmation, in the notice of readiness that the Vessel's gear certificate as required by U.S. Department of Labor, or any similar authority, where applicable, is in order.
- (c) Laytime at loading port shall commence at 07:00 hours on the next business day after notice of readiness is given in such manner as described above, whether in berth or not.
- (d) Laytime at discharging port shall commence at 07:00 hours on the next business day after notice of readiness is given, whether in berth or not.
- (e) At the second and third ports of discharge, if used, time shall count on the Vessel's arrival, whether in berth or not.

- (f) In case there is no anchorage in the discharging port limit and the Vessel is forced to wait her discharging turn outside of the port limit due to port congestion or any other reason, the Vessel shall have the right to give the notice of readiness on her arrival at the point where vessels usually wait in such cases.
- (g) If such port or ports as mentioned at (f) above is/are used as the second and/or third discharging port(s), time shall commence on the Vessel's arrival at the waiting point as mentioned at (f) above.
- (h) Time shifting from the waiting point to the discharging port shall not count as laytime or for demurrage if the Vessel is on demurrage.

(訳)

- (a) 最初の又は単一の船積港又は荷揚港での本船の船積み又は荷揚げ準備整頓の通知は、バースに到着していなくても、備船者又は船積港又は荷揚港における 6 欄又は 7 欄に記載されたその指定者に対して、通常の営業日にあつては16時(16時を含む)前に、土曜日にあつては、土曜日が祝日でないかぎり、12時(12時を含む)前に、出すものとする。本船は、5 欄に記載されたレイデイズ前に荷役準備整頓を通知する権利を有する。

- (b) また船積港においては、本船は通関を済ませ、以下の書類を添付する。

I 米国の港においては、

- 1) 米国貨物局発行の全貨物艙に対して準備が整っている旨の証明書
- 2) 米国穀物スタンダード法に基づき米国農業省が交付する免許証保有の穀物検査員が発行する全貨物艙に害虫のいない旨並びに異臭がない旨の証明書、又は慣行的にそのような証明書を発行するその他の公的機関の同上証明書

II カナダの港においては、

- 1) 港長の発行する全貨物艙の準備が整っている旨の証明書
- 2) カナダ農業省が雇用する穀物検査員が発行する全貨物艙に害虫のいない旨並びに異臭がない旨の証明書、又は慣行的にそのような証明書を発行するその他の公的機関(及び・又は米国の穀物をカナダの港で船積みするときは米国の穀物検査員)の同上証明書

また本船の荷役装置証明書が、米国労働省又は同省と同様の担当機関の要件どおりに適切であることを、荷役準備整頓通知において確認のこと

- (c) 船積港でのレイタイムは、バースに着いていると否とに関係なく、荷役準備整頓通知が同上記載のとおり提出された日の翌営業日の07時00分に開始する。
- (d) 荷揚港でのレイタイムは、バースに着いていると否とに関係なく、荷役準備整頓通知が提出された日の翌営業日の07時00分から開始する。
- (e) 第2及び第3荷揚港では、レイタイムは、バースに着いていると否とに関係なく、本船の到着時に開始する。
- (f) 荷揚港域内に錨泊地がなく、船混みその他の事由で、本船が荷揚げの順番を港域外で待たざるをえないときは、本船は、そのような場合に船舶が通常待機するところに本船が到着した時に、荷役準備整頓通知を出す権利を有する。
- (g) 上記 f 項に記載されたような港又は複数港が、第2港目又は第3港目として使用された場合には、レイタイムは、上記 f 項に記載された待機地点に本船が到着した時に開始する。
- (h) 待機地点より荷揚港への移動時間は、レイタイムとして、又は本船が滞船期間にあるときは、滞船期間として計算しない。

【Form C : Clause 14 (Notification of Readiness to Load and/or Discharge)】

Notification of the vessel's readiness to load and/or discharge at the first or sole loading and discharging port must be delivered at the office of Charterers/Receivers or their Agents, at or before 4 P.M. on any normal business day (or at or before 12 o'clock noon, if on Saturday, unless Saturday is a holiday), Vessel also having been entered at the Custom House, accompanied at loading port(s) by:

a) In United States Ports:

- I. Certificate of readiness for all Cargo Compartments issued by the National Cargo Bureau, Inc.;
- II. Certificate that all Cargo Compartments are free of insect infestation, and objectionable odours issued by a Grain Inspector holding a licence issued by the U.S. Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act, or other official body customarily issuing such certificate;

b) in Canadian ports:

- I. Certificate of Readiness for all Cargo Compartments issued by the Port Warden;
- II. Certificate that all Cargo Compartments are free of insect infestation, and objectionable odours issued by a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture or other official body customarily issuing such certificate(s) (and/or U.S. Grain Inspector if loading U.S. grain in a Canadian port)

and also confirmation, in Master's Notice of Readiness that Vessel's gear certificate as required by U.S. Department of Labour, or any similar authority, where applicable, is in order;

and the laydays will then commence at 8 A.M. on the next business day, whether in berth or not.

At second and subsequent ports of loading and/or discharge, if used, time to count at the beginning of the next regular working period after notification of vessel's readiness to load or discharge has been delivered at the office of the Charterers/Receivers or their agents during ordinary business hours, vessel also having been entered at the Custom House, whether in berth or not.

【たたき案】

Notification of the Vessel's readiness to load or discharge at the first or sole loading or discharging port shall be given to the Charterers or their nominees named in Box ... at the loading or discharging port respectively at or before 16:00 hours on any normal business day or at or before 12:00 hours on Saturday, unless Saturday is a holiday.

At the loading port the Vessel shall also have been entered at the Custom House, accompanied by:

a) In United States ports:

- I. (Form C のとおり)
- II. (Form C のとおり)

b) In Canadian ports:

- I. (Form C のとおり)
- II. (Form C のとおり)

and also confirmation, in the Notice of Readiness that the Vessel's gear certificate as required by U.S. Department of Labour, or any similar authority, where applicable, is in order.

Laytime at loading port shall commence at 07:00 hours on the next business day after notice of readiness is given in such manner as described above, whether in berth or not.

Laytime at discharging port shall commence at 07:00 hours on the next business day after notice of readiness is given, whether in berth or not, unless used, if used actual time used shall count as laytime.

At the second and third ports of discharge, if used, time shall count at and from 08:00 hours on the next business day after the Vessel's arrival, whether in berth or not.

【審議】

- ① N/Rの通知時期、またN/Rの提出条件についてはForm Cのとおりとした。
- ② N/RはLaydays前に提出できないとする意見があるので、これに対処した規定が必要との意見があり、「The Vessel shall have the right to give notice of readiness before the laydays date stated in Box ...」との規定を置くこととした。

③ レイタイムの開始時間について

- a 船積港及び荷揚港とも現行の取決めは午前7時としているので、これにあわせレイタイムの開始を午前7時とした。
- b 荷揚港の2港目、3港目のレイタイム開始について、たたき案は本船到着の翌営業日の午前8時としているが、レイタイムの原則に戻って、本船到着をもって開始のこととした。
- c 水島港及び神戸港のように、荷揚港の港域内に錨地がない所では、船混みのときに他の場所(両港とも友ヶ島)で待たなければならない。そのようなときにN/Rをいつ・どこで提出すべきかで問題となる。そこで、そのような場合の対処規定をおくべきとし、以下の案を検討した。

If the discharging port does not have any anchorage within its area to wait for the Vessel's turn in the port congestion or any other reasons, the Vessel shall have the right to give the notice of readiness when the Vessel arrives at the place where vessels usually wait.

検討の結果、案文を以下のように修正した。

In case there is no anchorage in the discharging port limit and the Vessel is forced to wait her discharging turn outside of the port limit due to port congestion or any other reason, the Vessel shall have the right to give the notice of readiness on her arrival at the point where vessels usually wait in such case.

同案に対して、友ヶ島・水島港間が直航でも8時間を要するために以下の問題が生じるとの指摘があった。

- a 水島港が船混みのため、本船が友ヶ島でN/Rを出す場合、N/R提出が午後2時以降のときは、友ヶ島から水島港に直航したときでも水島港到着は夜中になり、本来ならばN/Rを提出できない時間となっているので問題である。
- b 水島港又は神戸港が2港目又は3港目であるとき、on arrivalでレイタイムを計算する規定であるので、友ヶ島到着時にレイタイムの計算が開始されることになる。

実務はそのような港に到着する時間を推定してレイタイムの開始を交渉している。しかし、この実務を規定化することは複雑にすぎるので、待機場所に到着したときにレイタイムを開始するとの以下の規定のままに置き、同規定をベースに当事者間の交渉に委ねることとした。

If such port or ports as mentioned above is used as the 2nd and/or 3rd discharging port, laytime shall commence on the Vessel's arrival at the above mentioned waiting point.

- ④ したがって、待機場所から荷揚港への移動時間は、レイタイムとして又は滞船期間にあっても滞船期間として計算しないとの以下の規定を置いた。

Time shifting from the waiting point to the discharging port shall not count as laytime or for demurrage if the Vessel is on demurrage.

- ⑤ 「whether in berth or not」の規定は、各項にあった方がわかりやすいということで、必要な項にはすべて同規定を加えることとした。

■11条 Laydays (レイデイズ)

Laytime for loading, if required by the Charterers, shall not commence before the laydays date stated in Box 5.

(訳)

船積みのためのレイタイムは、傭船者より要請があるときは、5欄記載のレイデイズ・デイト前には開始しない。

【Form C : Clause 15, Laydays】

Time for loading, if required by Charterers, not to commence before 8 A.M. on19...

【たたき案】

Time for loading, if required by the Charterers, shall not commence before 08:00 hours on the laydays date stated in Box ...

【審議】

たたき案は、Form C にならい船積み開始時間を laydays の午前8時以降とするが、ボックス欄の導入で、日時は5欄に記入のこととした。

■12条 Cancelling Date (解除期日)

(a) Should the notice of readiness at the loading port not be given as per Clause 10 at or before 16:00 hours on the cancelling date stated in Box 5, the Charterers shall, at any time thereafter, but not later than the presentation of notice of readiness together with the required certificates at the Charterers' or their nominees' office, have the option of cancelling this Charter Party.

(b) The Owners shall not be responsible for any charges and/or expenses whatsoever incurred to the Charterers which may result from the Vessel's missing the cancelling date.

(訳)

(a) 船積港での荷役準備整頓通知が、第10条のとおり第5欄に記載された解除期日の16時00分までに提出されないときは、傭船者はその後荷役準備整頓通知が必要証書とともに傭船者又はその指定人の事務所に提出されるまでの間であれば、いかなる時にも本傭船契約書を解除する選択権を有する。

(b) 船主は、本船が解除期日に間に合わなかった結果、傭船者に生じるいかなる種類の料金及び・又は費用に対しても責任を負わない。

【Form C : Clause 16, Cancelling Date】

Should the Notice of Readiness at loading port not be delivered as per Clause 14 by twelve o'clock noon on the day of19..., the Charterers or their Agents shall at said hour and at any time thereafter, but not later than the presentation of Notice of Readiness together with the required certificates at said office, have the option of cancelling this Charter Party.

【たたき案】

Should the Notice of Readiness at loading port not be given as per Clause 14 by 24:00 hours on the cancelling date stated in Box ..., the Charterers shall, at the said hour and at any time thereafter, but not later than the presentation of Notice of Readiness together with the required certificates at the Charterers' or their nominees' office, have the option of cancelling this Charter Party.

【審議】

① Form C は、キャンセルング・デイトの日時をキャンセルング・デイトの正午としている。一方、たたき案は24時としている点が検討された。

検討の結果、正午では厳しすぎるが、24時では船主に有利すぎるとされ、実務では N/Rの提出時間をもほとんどの場合16時までとしているとのこともあり、これに合わせて16時とした。

また「・・・時まで」を「by 16:00」で表現しているが、16時を含むことを明確にするために「at or before 16:00」とした。

- ② 本船が本船に過失なくキャンセルング・デイトに間に合わなかった場合において、傭船者は、船主に対して損害賠償を請求できないことをb項として明定することとした。これは傭船者から silo carrying charge(倉敷料)や傭船者と食糧庁との契約にある FA penalty(遅延違約金)が船主に請求されることを避けるためである。

■13条 Berths (バースの使用)

- (a) At the loading port the Charterers shall be entitled to use up to two loading berths in the Columbia River including Portland Oregon or in Puget Sound, or up to three loading berths in British Columbia excluding Prince Rupert, or at the Charterers' option up to two loading berths at Prince Rupert, free of expense to the Charterers, but all time used for shifting shall count.
- (b) At each discharging port the Charterers shall have the option of two discharging berths, free of expense to the Charterers, but all time used for shifting shall count.
- (c) In case the Vessel is ordered by the Charterers, their agent and/or Port Authorities, to shift out from the loading or discharging berth on the way of loading or discharging, and afterwards is ordered again to shift back to the same berth to continue additional loading or discharging, as the case may be, such transaction shall be considered as two berths loading or discharging.
- (d) The Vessel shall be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction for shifting between loading and/or discharging berths.

(訳)

- (a) 船積港においては、傭船者は、傭船者の費用負担なく、オレゴン州のポートランドを含むコロンビア川では、若しくはプージェット・サウンドでは2船積みバースまで、又はブリティッシュ・コロンビアではプリンス・ルーパートを除き、3船積みバースまで、又は傭船者の選択でプリンス・ルーパートでは2船積みバースまでを、使用する権利を有する。ただし、移動に要した時間はすべて計算する。
- (b) 各荷揚港においては、傭船者は2荷揚げバースを、傭船者の費用負担なく、使用する選択権を有する。ただし、移動に要した時間はすべて計算する。
- (c) 本船が傭船者又はその代理人及び・又は港湾当局により、船積み又は荷揚げ中に船積み又は荷揚げバースから離れることを命じられ、その後再び船積み又は荷揚げを続けるために同一バースに戻ることを命じられた場合、そのような移動を、2バースを使用した船積み又は荷揚げとみなす。
- (d) 本船は、船積み及び・又は荷揚げバース間の移動にあたっては、船長の満足する堪航性のあるトリムをもってバースを離れるものとする。

【Form C : Clause 17 (Berths)】

- a) At loading port(s) Charterers are entitled to up to three loading berths per port free of expense to Charterers. Charterers also have the liberty of additional loading berths per port, and for berths used over three at each port, all shifting expenses including bunker fuel used to be for Charterers' account and all laytime used for shifting to count.
- b) At each port of discharge Charterers/Receivers have the option of two or more discharging berths, all shifting expenses including bunker fuel used to be for Charterers' /Receivers' account, and all laytime

used for shifting to count.

- c) Shifting/warping as ordered by the Elevator Authorities/Port Authorities/ National Cargo Bureau/ Port Warden for any purpose not to be counted as additional loading/discharging berths.

【たたき案】

- a) At loading port(s) the Charterers shall be entitled to use up to two loading berths per port free of expense to the Owners.

The Vessel shall be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction for shifting between loading berths.

- b) At each discharging port the Charterers shall have the option of two discharging berths.

- c) All shifting expenses including bunker fuel used shall be for the Charterers' account, and all laytime used for shifting shall count.

【審議】

たたき案が、Form C とは異なり、バースの使用は1港当たり2バースまでとし、またその費用について「船主に費用負担をかけない」とした点が検討された。

まず、現在の船積み状況についての調査が行われ、次のことが判明した。

- ①米国（コロンビア川）での船積みでは：1港積みで2バース使用。
- ②カナダ（バンクーバー）での船積みでは：1港積みで3バース使用。
- ③米国で3バース目を使用するときの移動費用はネゴベースとなっている。
- ④カナダで4バース目を使用するときの移動費用はCWB(Canada Wheat Board)の負担としている。
- ⑤移動費用は、タグ料金が年々上がることや、アンカーをうたなければならないことがあり、船主経済に大きな影響を与えている。現在の平均的な移動費用は、米国で7,000ドル、日本では100万円ぐらいである。
- ⑥heavy grain の契約では、移動費用は傭船者負担である。

また次の意見が出された。

- ①原則は one port、one berth であるべき。
- ②傭船者等の都合や予定された次の荷役バースがふさがっているため、いったん係留バース又は錨地で待機するような場合、またその係留バースから次の荷役バースに移る場合の移動費用並びにその時間は傭船者の負担とすべき。
- ③傭船者の要求で荷役バースを出てまた同一のバースに戻る場合には、2バースが使用されたとすべき。その際の移動費用及び時間は傭船者の負担とすべき。
- ④他バースへのシフトは、タグ料、パイロット料、綱取り料その他の費用がかかる。このような費用が発生する以上、現在慣行として傭船者に認められたバースのシフト回数を越えるものについては、シフトを命じる傭船者の負担とすべき。

以上の調査や意見の下に検討が行われたが、本条も Form C の特徴的な規定であり、また米国とカナダでは状況が異なるので、米国とカナダに規定を分けることもふまえ時間をかけて検討することとし、審議を重ねた。その結果、次の結論を得た。

シフト回数のカウントのしかたとして、係留バースへのシフトまた荷役の都合等で一旦バースを離れた後再度同一バースに戻る場合も、回数に数えることとした。

現在慣行として傭船者に認められたバースのシフト回数は、ポートランドを含むコロンビア川諸港（米国）では1港2バース、バンクーバー（B.C.）（カナダ）では1港3バースとなっている。以上の点を踏まえ船積港に関して次の案文を作成し、検討を行った。

- (a) At loading port the Charterers shall be entitled to use, up to 2 loading berths in the Columbia River including Portland Oregon or in Puget Sound, and up to 3 loading berths in British Columbia, free of expense to the Charterers, but all time used for shifting shall count.
- (b) In case the Vessel is ordered by the Charterers, their agent and/or Port Authorities to shift out from the loading berth on the way of loading and afterwards is ordered again to shift back to the same berth to continue additional loading, such transaction shall be considered as two berths loading.
- 検討の結果、ブリティッシュ・コロンビアの Prince Rupert 港では2バース使用が慣行となっているということなので、同港についての規定を設けることとした。
- また、荷揚港においては、傭船者は慣行として2バースを使用している現状から荷揚港の規定をb項として次の案を作成した。これにより、上記案文b項をc項とした。バース間の船舶の堪航性についても規定を設けることとした。
- (b) At each discharging port the Charterers shall have the option of two discharging berths free of expense to the Charterers, but all time used for shifting shall count.
- (d) The Vessel shall be left in seaworthy trim to the Masters satisfaction for shifting between loading and/or discharging berths.

■14条 Securing (セキュアリング)

- (a) Any securing (bagging or strapping, etc.) required by the Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage shall be supplied and paid for by the Owners and time used shall not count as laytime.
- (b) However, in case such securing is required due to a variance between the stowage factor of the cargo actually being loaded and the standard stowage factor for wheat cargo of 41CFT to 44CFT/metric ton (or 48CFT to 54CFT/metric ton for barley cargo), expenses incurred and time used thereby shall be shared equally between the Charterers and the Owners.

(訳)

- (a) 船長、米国貨物局又は港長により、安全なトリム・積付けのために要求された(袋詰め、縄締め等での)セキュアリングは、船主が手当てし、これを支払う。使用された時間はレイタイムに算入しない。
- (b) ただし、そのようなセキュアリングが実際に船積みされる貨物のストエージ・ファクターと、標準とされる小麦のストエージ・ファクターであるメトリック・トン当たり41cft~44cft(大麦にあつては48cft~54cft)との差によって生じるときは、これに要した費用及び使用した時間は、傭船者及び船主の折半とする。

【Form C : Clause 18 (Securing)】

Any securing (bagging or strapping, etc.) required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied and paid for by Owners and time used thereby shall not count as laytime.

【たたき案】

Any securing (bagging or strapping, etc.) required by the Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage shall be supplied and paid for by the Owners and time used thereby shall not count as laytime.

【審議】

審議の当初は、本船の安全に関する当然の規定であり、self-trimming vessel を使用するから、規定の

必要はないとの意見もあった。

しかし、bagging や strapping が必要となった事例もあり、規定を残すこととした。

また、bagging や strapping が必要となった事例では、通常の stowage factor が42から44であるところ、小麦の作柄による影響が40以下であったため healing moment が当該船舶の許容数値より大となり、bagging を行わざるを得なくなったというもので、この点も斟酌して規定を作成することとした。

新規定は、本船の構造、又は船主の責任に帰する場合を除き、貨物の stowage factor が標準とされるファクターを外れたために本船の安全上 securing が必要となったときは、その費用は船主と傭船者の折半とする、を骨子とすることとし、次の案文を作成し、検討した。

Any securing (bagging or strapping, etc.) required by the Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage shall be supplied and paid for by the Owners and time used shall not count as laytime.

However, in case such securing is required due to stowage factor of the cargo loaded being too apart from the standard figure of 42/44, expenses incurred and time used thereby shall be shared equally between the Charterers and the Owners.

検討の結果、①大麦についても規定すべきである、②ストレーージ・ファクターを具体的に規定に入れることは、傭船者に抵抗があるかも知れない、また41.5とかのボーダーラインを若干出た数値の場合は争いになるおそれがないにしもあらずである等の意見が出された。しかし、規定をこの具体的な数値に代えて「reasonable figure」としてしまうと、これも問題となろうから、「standard figure of 42/44」に代えて、「somewhere between 42CFT and 44CFT per metric ton for wheat cargo (or somewhere between 50CFT and 53CFT per metric ton for barley cargo)」とすることとした。

③securing の費用負担を折半とする案に対し、「本契約は FIO であるから、本来であれば securing は傭船者の負担となろうが、従来の規定から大幅に変更することは、傭船者が受け入れがたいであろう」として、案のとおり折半とした。

以上の検討の結果、However 以下の規定を次のとおりとした。

However, in case such securing is required due to stowage factor of the cargo loaded being too apart from the standard figure of somewhere between 42 CFT and 44 CFT per metric ton for wheat cargo (or somewhere between 50CFT and 53CFT per metric ton for barley cargo), expenses incurred and time used thereby shall be shared equally between the Charterers and the Owners.

なお、標準とする積付け係数の数値範囲について、輸入貨物輸送協議会に同協議会メンバー各社で基準としている数値の集計を願ったところ、米国では小麦が42.0～44.18、大麦が50～54.0、カナダでは小麦41.0～44.0、大麦48.0～54.0であった。^(注) この集計に基づき小麦は41～44、大麦は48～54と修正した。

(注) 1996年12月、輸入貨物輸送協議会は、麦類輸送において同協議会メンバー各社で基準とする STOWAGE FACTOR の調査を行った。その調査結果は次のとおりであった。

(単位：CFT/MT)

	米 国		カ ナ ダ		豪 州	
	小 麦	大 麦	小 麦	大 麦	小 麦	大 麦
数 値	42.0	50.0	41.0	48.0	40.0	48.0
範 囲	～44.18	～54.0	～44.0	～54.0	～42.0	～49.0

■ **【Form C : Clause 19 (Avonmouth/Hull/Glasgow)】**

If vessel is unable to enter Avonmouth or Hull or Glasgow immediately upon arrival owing to congestion, vessel shall be permitted to tender on arrival at anchorage in Walton Bay or Spurn Head or Tail of the Bank, as applicable, and laytime to commence in accordance with clause 14. Time shifting from anchorage to discharge berth not to count as laytime.

【審議】

日本には関係のない規定であるので削除された。

■ **15条 Discharge Terms (荷揚げ条件)**

The cargo shall be discharged at the average rate of number of metric tons stated in Box 10 per weather working day of 24 consecutive hours each, Sundays and Holidays excepted, unless used, if used, actual working time shall count as laytime.

(訳)

貨物は、日曜日及び祝日を除く、24連続時間を1日とする天候作業日当たり、10欄記載の平均率(メトリック・トン数)で荷揚げされる。日曜日又は祝日に荷揚げ作業が行われたときは、実際の作業時間をレイタイムとして計算する。

■ **【Form C : Clause 20 (Discharge Terms)】**

Cargo to be discharged/received at the average rate oftons per weather working day of 24 consecutive hours each, provided vessel can deliver at this rate. Sundays and Holidays excepted. Saturdays to be computed as per clause 12.

【たたき案】

The Cargo shall be discharged within the number of weather working day of 24 consecutive hours each as indicated in Box ..., Sundays and Holidays excepted, unless used, if used, actual working time shall count as laytime.

【審議】

荷揚げのレイタイムの計算は、慣行として荷揚げ率をもって行っており、通常小麦は3,300mt、大麦は3,200mtとしているので、荷役率をボックス欄に記入することでたたき案を修正した。

土曜日は通常の作業日とした。

■ **16条 Seaworthy Trim (堪航性あるトリム)**

If ordered to discharge at two or three ports, the Vessel shall be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction to proceed between ports.

(訳)

2港又は3港で荷揚げを命じられた場合における港間の航行にあたっては、本船を船長の満足する堪航性のあるトリムとする。

■ **【Form C : Clause 22, Seaworthy Trim】**

If ordered to discharge at two (2) or more ports, vessel is to be left in seaworthy trim to Master's satisfaction to proceed between ports.

【たたき案】

If ordered to discharge at two or three ports, the Vessel shall be left in seaworthy trim to the Master's satisfaction to proceed between ports.

【審議】

貨物の bundling や securing が必要な場合を想定した規定も設けるかについて検討された。規定に「to the Master's satisfaction」とあるので、船長が本船の堪航性を保つために bundling や securing を必要と判断するときは、同文言によりこれが要求できるので、特段の規定を加えるまでもないとした。

■17条 Overtime (オーバータイム)

- (a) Overtime at loading or discharging ports shall be for account of the party ordering the same.
- (b) If ordered by Port Authorities and/or Elevators, the same shall be for the Charterers' account.
- (c) Overtime for the Vessel's officers and crew shall always be for the Owners' account.

(訳)

- (a) 船積港及び荷揚港でのオーバータイムは、これを命じた者の勘定とする。
- (b) 港湾当局及び・又はエレベーターによりオーバータイムを命じられたときは、これは傭船者の勘定とする。
- (c) 本船職員及び部員に対するオーバertimeは、常に船主の勘定とする。

【Form C : Clause 23 (Overtime)】

Overtime at loading or discharging ports shall be for account of the party ordering same, except overtime for vessel's officers and crew always to be for Owners' account.

【たたき案】

Overtime at loading or discharging ports shall be for account of the party ordering the same.
If ordered by Port Authorities, Elevators and/or any Governmental Agencies, the same shall be for Charterers' account.
Overtime for the Vessel's officers and crew always shall be for the Owners' account.

【審議】

たたき案2項の「any Governmental Agencies」が穀物の荷役において具体的にどのような機関を指すのか不明とされ、また荷役が grain siloで行われるので「Governmental Agencies」が関与することがあるとは考えられず、仮にあったとしても「Port Authorities」を介することになろうということで、同文言を削除した。

■18条 Winches, Power and Lights (ウインチ、動力、照明)

- (a) If required, the Master shall give free use of the Vessel's winches and power to drive the gear, runners, ropes and slings as on board, and winchmen from the crew.
- (b) If shore regulations do not permit the crew to operate winches, then shorewinchmen shall, if used, be for the Charterers' account at loading and discharging ports.
- (c) The Master shall also give free use of the Vessel's lighting as on board, if required, for night work.

(訳)

- (a) 要請があれば、船長は本船にあるギア、ランナー、ロープ及びスリングを駆動するため本船のウインチ及び動力を自由に使用させる。また乗組員の中からウインチマンを提供する。
- (b) 陸の規則により、乗組員のウインチ操作が認められないために、船積港及び荷揚港で陸のウインチマンを使用したときは、傭船者の勘定とする。
- (c) 船長は、要請があれば夜間荷役のために本船上にある照明を自由に使用させる。

【Form C : Clause 24 (Winches, Power and Lights)】

If required, master to give free use of vessel's winches and power to drive the gear, runners, ropes and slings as on board, and wichmen from the crew.

If shore regulations do not permit the crew to work winches, then shorewinchmen, if used, to be for Charterers' account at loading port(s) and Receivers' account at discharging port(s). Master also to give free use of vessel's lighting as on board, if required, for night work.

【たたき案】

- (1) If required, the Master shall give free use of the Vessel's winches and power to drive the gear, runners, ropes and slings as on board, and wichmen from the crew.
- (2) If shore regulations do not permit the crew to operate winches, then shorewinchmen shall, if used, be for the Charterers' account at the loading and discharging port(s).
- (3) The Master shall also give free use of the Vessel's lighting as on board, if required, for night work.

【審議】

たたき案のとおりとした。

■19条 Lighterage Clause (瀬取り条項)

Should the Vessel be ordered to discharge at a place where there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightening, and lie always afloat, laytime shall count as per Clause 10 at the time when the Vessel shall arrive at a safe anchorage for similar vessels to wait for lightening and any lighterage incurred to enable her to reach the place of discharge shall be at the expense and risk of the Charterers. Time occupied in lightening shall count as laytime.

(訳)

本船が、到着後瀬取りを行わないかぎり、常時安全に浮揚して最初の潮に乗ることができない、水深の十分でない場所で荷揚げを命じられたときは、レイタイムは、同型船が瀬取りのために待機する安全な錨泊地に本船が到着したときに、第10条に則って計算する。本船が荷揚げ場所に到着することができるように行う瀬取りは、傭船者の費用と危険とする。瀬取りに要した時間はレイタイムとして計算する。

【Form C : Clause 25 (Lighterage Clause)】

Should the vessel be ordered to discharge at a place at which there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightening, and lie always afloat, lay days are to count from 48 hours after her arrival at a safe anchorage for similar vessels bound for such place and any lighterage incurred to enable her to reach the place of discharge is to be at the expense and risk of the Receiver of the cargo; any custom of the port or place to the contrary notwithstanding, but time occupied in proceeding from the anchorage to the port of discharge is not to count.

【たたき案】

Should the Vessel be ordered to discharge at a place where there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightening, and lie always afloat, laytime shall count as per Clause ... at the time when the Vessel shall arrive at a safe anchorage for similar vessels to wait for lightening and any lighterage incurred to enable her to reach the place of discharge shall be at the expense and risk of the Charterers. Time occupied in lightening shall count as laytime, but time occupied in proceeding from the anchorage to the discharging port shall not count as laytime nor as time on demurrage.

【審議】

たたき案の最後の文言である「but time occupied in proceeding from the anchorage to the discharging port shall not count as laytime nor as time on demurrage.」とある点につき以下の意見があり、検討の結果、意見のとおり同文言を削除した。

「荷揚港さらには荷揚げバースは、契約締結より後の段階で傭船者より指定される。このため本船が10日の喫水で荷揚港に向かっているにもかかわらず、傭船者は喫水が8日しかない荷揚げバースを指定することがよくある。このように穀物運送の場合の瀬取りは、船主又は本船側の過失により生じるというのではなく、傭船者側の事情によるものである。したがって、瀬取地より荷揚港への移動時間をレイタイム又はデマレッジの期間に計算しないというのは船主側に不公平であるから、たたき案の but 以下は削除すべきである。」

■20条 Agents (代理人)

The Owners' agents shall be employed at loading and discharging ports.

(訳)

船主の代理人は、船積港及び荷揚港で雇用される。

【Form C : Clause 26 (Agents)】

.....Agents to be employed at loading port(s) andAgents to be employed at discharging port(s).

【たたき案】

The Owners' agents shall be employed at loading and discharging port(s).

【審議】

port(s)を ports とした以外はたたき案のとおりとした。

■21条 Removal of Beam (ビームの取り外し)

Opening and closing of hatches at the loading and discharging ports shall be for the Charterers' account and time used shall count as laytime, except for the first opening and the last closing of hatches at each port.

(訳)

船積港及び荷揚港でのハッチの開閉は傭船者の費用とし、使用した時間はレイタイムとして計算する。ただし、各港での最初及び最後のハッチの開閉は除く。

【Form C : Clause 27】

At discharging port(s), vessel to open hatches and remove beams, also to close hatches and replace beams all at vessel's time, risk and expense. Dismantling of shifting boards and/or bulking if any at discharging port(s) to be at Owners' time, risk and expense.

【たたき案】

Opening and closing of hatches at the loading and discharging ports shall be for the Charterers' account and time used shall count as laytime, except for the first opening and the last closing of hatches at each port.

【審議】

たたき案のとおりとした。

■22条 Brokerage Commission (ブローカレッジ・コミッション)

A brokerage commission at the rate stated in Box 14 on the freight, dead freight and demurrage is due to the brokers mentioned in Box 13, by the Owners.

(訳)

ブローカレッジ・コミッションは、運賃、不積運賃及び滞船料に基づき、14欄に記載された率で、船主より13欄に記載されたブローカーに支払われる。

【Form C : Clause 28 (Brokerage Commission)】

A brokerage commission ofpercent on gross freight, dead freight and demurrage is payable by Owners tovessel lost or not lost, this contract performed or not performed, and all such commission shall be considered earned and due upon signing of this Charter Party. With Charterers' approval this brokerage commission may be deducted from the freight at time of payment, for remittance to broker(s).

【たたき案】

A brokerage commission at the rate stated in Box ... on the freight earned is due to the brokers mentioned in Box ..., by the Owners.

【審議】

仲介手数料のベースは、通常運賃、不積運賃及び滞船料となっているので、「... on the freight」の次に「dead freight and demurrage」を加えた。

■23条 Address Commission (アドレス・コミッション)

An address commission at the rate stated in Box 15 on gross freight, dead freight and demurrage is due to the Charterers on shipment of the cargo, the Vessel lost or not lost, the Charterers having the right to deduct such commission from payment of freight.

(訳)

アドレス・コミッションは、本船の滅失と否とにかかわらず、15欄に記載された率で、総運賃、不積運賃及び滞船料に基づき、貨物の船積み時に備船者に支払われる。備船者は、運賃の支払額から同コミッションを控除する権利を有する。

【Form C : Clause 29 (Address Commission)】

An address commission of% on gross freight, dead freight and demurrage is due to charterers on shipment of cargo, vessel lost or not lost, charterers having the right to deduct such commission from payment of freight.

【たたき案】 削除。

【審議】

本条を削除することも検討されたが、アドレス・コミッションの支払いは現在も行われているので、Form Cの規定を残すこととした。

■24条 Lien (留置権)

The Owners shall have a lien on the cargo and all subfreight payable in respect of the cargo for all freight, dead freight, demurrage, general average and salvage.

(訳)

船主は、運賃全額、不積運賃、滞船料、共同海損分担金及び救助料について、貨物及び貨物に関して支

払われるすべての再運送賃の上に、留置権を有する。

【Form C : Clause 30, Lien】

Vessel to have a lien on the cargo for all freight, dead freight and demurrage or average.

【たたき案】

The Owners shall have a lien on the cargo for all freight, dead freight, demurrage, general average and salvage.

【審議】

三国間トレードや契約が他者に譲渡された場合を想定し、リーエンの対象に、ジェンコンその他の書式に倣い、「subfreight」を加えることとし、「a lien on the cargo」の後に「and all subfreights payable in respect of the cargo」を加えた。

■ 【Form C : Clause 31 (Cessor Clause)】

Charterers' liability under this Charter to cease on cargo being shipped.

【審議】

カーギルは、現在もセッサ一条項を契約書に入れているとのことであったが、本契約はFIOを前提としており、また傭船者は荷揚げについても責任を負うことが明らかであるので、本条は削除することとした。

■25条 Assignment (契約の譲渡)

(a) The Charterers shall have the privilege of transferring or assigning all or part of this Charter Party to others, guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charter Party.

(b) The Owners shall have the privilege of transferring or assigning all or part of this Charter Party to others, guaranteeing to the Charterers the due fulfilment of this Charter Party.

(訳)

(a) 傭船者は、本傭船契約の全部又は一部を他者に譲渡し又は委託する特権を有するが、船主に対して本傭船契約の間違いのない履行を保証する。

(b) 船主は、本傭船契約の全部又は一部を他者に譲渡し又は委託する特権を有するが、傭船者に対して本傭船契約の間違いのない履行を保証する。

【Form C : Clause 32 (Assignment)】

Charterers or their Agents, having the privilege of transferring/assigning all or part of this Charter to others, guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charter.

【たたき案】

The Charterers shall have the privilege of transferring or assigning all or part of this Charter to others, guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charter.

【審議】

船主もサブレットを行うことがあるので、船主の契約譲渡も可能であることを明定することとし、「The Owners shall have the privilege of transferring or assigning all or part of this Charter Party to others, guaranteeing to the Charterers the due fulfilment.」を加えることとした。

■26条 General Average (共同海損)

General Average shall be adjusted and settled in Tokyo according to the York/Antwerp Rules, 1994 or any modification thereof.

(訳)

共同海損は、1994年ヨーク・アントワープ規則又はその改定規則に従い、東京において精算され、解決される。

【Form C : Clause 33 (General Average)】

General Average shall be payable according to the York/Antwerp Rules 1974 and be settled in

【たたき案】

General Average shall be adjusted and settled at the place indicated in Box ... according to the York/Antwerp Rules, 1994 or any modification thereof.

【審議】

たたき案は、書式制定委員会制定の他の航海傭船契約書にあるGA条項に倣ったものである。共同海損精算地をたたき案では「at the place indicated in Box ...」としてボックス欄での合意事項としていたが、ほとんどの場合関係会社が日本にあるので精算地を「東京」とすることで問題がないとし、「Tokyo」を本条で明定し、したがってボックス欄を設けないこととした。

■27条 New Jason Clause (ニュー・ジェイソン・クローズ)

Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery.

and the Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.

(訳)

共同海損精算が米国の法律並びに慣習によって行われるときは、以下の条項を適用する。

「航海の開始前又は開始後、発生原因の如何を問わず、また過失の有無に関係なく、事故、危険、損害又は災害が発生し、それらに対して又はそれらの結果に対して、法律、契約その他により、運送人が責任を負うものではないときは、物品、荷送人、荷受人又は物品の所有者は、なされた又は生じた共同海損性質の犠牲、損失又は費用の支払いにつき運送人と共に共同海損において分担し、かつ物品に関連して生じた救助料及び特別費用を支払う。

救助船が、運送人の所有又は運航するものであった場合でも、救助料は当該救助船が第三者に所属するものであった場合と同一の全額が支払われる。要求があれば、運送人又はその代理人が物品の概算分担金及び救助料また特別費用を填補するのに足りるとみなす金額を、物品、荷送人、荷受人又は物品の所有者は、(物品の)受取り前に運送人に預託する。」

また傭船者は、本傭船契約書の下で発行されるすべての船荷証券に、同規定が含まれるようにする。

【Form C : Clause 34, New Jason Clause】

Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:

“In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery.”

and the charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.

【審議】

Form C の内容で問題なしとした。

■28条 Arbitration (仲裁)

Any dispute arising from this Charter Party shall be submitted to arbitration held in Tokyo by the Tokyo Maritime Arbitration Commission (TOMAC) of The Japan Shipping Exchange, Inc. in accordance with the Rules of TOMAC and any amendment thereto, and the award given by the arbitrators shall be final and binding on both parties.

(訳)

本傭船契約から生じるいかなる紛争も、社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会(TOMAC)による、TOMAC の規則及びその改正規則に従って東京で行われる仲裁に付託する。また仲裁人の下した判断は最終のものであり、両当事者を拘束する。

【Form C : Clause 35 (Arbitration, New York, delete if inapplicable)】

Any dispute between Owners and Charterers arising out of this Charter shall be arbitrated at New York in the following manner:

One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The arbitrators shall be commercial men.

【Form C : Clause 36 (Arbitration, London, delete if inapplicable)】

All disputes from time to time arising out of this contract shall, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be Members of the Baltic and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. Any claim must be made in writing and Claimants' Arbitrator appointed within three months of final discharge and where this

provision is not complied with the claim shall be deemed to be waived and absolutely barred. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his acting be taken before the award is made.

【たたき案】

Any dispute arising from this Charter Party shall be submitted to arbitration held in Tokyo by the Tokyo Maritime Arbitration Commission (TOMAC) of The Japan Shipping Exchange, Inc. in accordance with the Rules of TOMAC and any amendment thereto, and the award given by the arbitrators shall be final and binding on both parties.

【審議】

両当事者が日本にある会社であることがほとんどであるので、海運集会所の海事仲裁委員会(TOMAC)による東京での仲裁を明定することで問題なしとした。

■29条 Exceptions Clause (免責条項)

It is mutually agreed that the Owners shall not be liable for loss or damage occasioned by causes beyond their control, by the perils of the seas or other waters, by fire from any cause, wheresoever occurring, by barratry of the Master or crew, by enemies, pirates or robbers, by arrest and restraint of Princes, rulers or people, by explosion, bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in hull, machinery or appurtenances, by collisions, stranding or other accidents of navigation of whatsoever kind (even when occasioned by the negligence, default or error in judgment of the pilot, Master, mariners or other servants of the Owners, not resulting, however, in any case, from want of due diligence by the Owners or any of them, or by the Ship's Husband or Manager).

(訳)

船主は、船主のコントロールの及ばない事由、海上その他水域での危険、火災(原因・発生場所を問わない)により、船長又は乗組員の悪行により、敵・海賊又は盗賊により、行政者又は人民による差押え及び抑留により、爆発、ボイラーの破裂、シャフトの折損又は船体・機器類又は艀装の隠れた欠陥により、衝突、座礁その他航海中のいかなる事故(パイロット、船長、海員その他船主の使用人の過失、不履行又は判断の誤りによる場合であっても、ただし、いかなる場合にも、船主若しくはその使用人又は船舶管理人若しくは船舶管理契約者の相当の注意の欠如によるものではないこと)により発生した滅失又は損傷に対して、責任を負わないことを相互に合意した。

【Form C : Clause 37 (Exceptions Clause)】

It is also mutually agreed that the Carrier shall not be liable for loss or damage occasioned by causes beyond his control, by the perils of the seas or other waters, by fire from any cause, wheresoever occurring, by barratry of the master or crew, by enemies, pirates or robbers, by arrest and restraint of Princes, rulers or people, by explosion, bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in hull, machinery or appurtenances, by collisions, stranding or other accidents of navigation of whatsoever kind (even when occasioned by the negligence, default or error in judgment, of the pilot, master, mariners or other servants of the ship owner, not resulting, however, in any case, from want of due diligence by the owners of the ship or any of them, or by the Ship's Husband or Manager).

【審議】

Form Cの内容で、問題なしとした。

■30条 War Risks Clause (戦争危険条項)

- (a) No Bills of Lading shall be signed for any blockaded port and if the port of discharge is declared blockaded after Bills of Lading have been signed, or if the port to which the Vessel has been ordered to discharge either on signing Bills of Lading or thereafter is one to which the Vessel is or shall be prohibited from going by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails or by any other Government, the Owner shall discharge the cargo at any other port covered by this Charter Party as ordered by the Charterers (provided such other port is not a blockaded or prohibited port as above mentioned) and shall be entitled to freight as if the Vessel had discharged at the port or ports of discharge to which she was originally ordered.
- (b) The Vessel shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or otherwise howsoever given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails or any department thereof, or by any other Government or any department thereof or any person acting or purporting to act with the authority of such Government, or of any department thereof, or by any committee or person having, under the terms of the War Risks Insurance on the Vessel, the right to give such orders or directions and if by reason of and in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done, the same shall not be deemed a deviation, and delivery in accordance with such orders or directions shall be a fulfilment of the contract voyage and the freight shall be payable accordingly.

(訳)

- (a) 封鎖された港向けの船荷証券には署名をしない。また、船荷証券に署名がなされた後、荷揚港の封鎖が宣言されたとき、又は本船が荷揚げを命じられた港が、船荷証券に署名の時若しくは署名後、本船の旗国政府又はその他の政府により向かうことが禁じられ、又は禁止されている港であるときは、船主は、本備船契約書で合意されたいかなる港(ただし、そのような他の港が上述のような封鎖又は禁止された港ではないこと)においても備船者に命じられた港として貨物を荷揚げし、かつ当初命じられた荷揚港で荷揚げしたもものとして、運賃を請求する権利を有する。
- (b) 本船は、本船の旗国政府若しくはその省庁、その他政府若しくはその省庁、又はそのような政府若しくはその省庁の権限をもって行為する者若しくは行為することを目的とする者による、又は本船の戦争危険保険約款により、その権利を有する委員会若しくは者による、出発、到着、航路、寄航港、停止、仕向地、引渡しその他いかなる事項に関する命令又は指図にも従う権利を有し、またそのような命令若しくは指図が原因となって又は命令若しくは指図に従ったことにより、あることがなされ又はなされなかったとしても、これらを離路とみなさない。またそのような命令又は指図に従った引渡しは、契約航海の完遂とする。また運賃はそれに応じて支払われる。

【Form C : Clause 38 (War Risks Clause)】

- (1) No Bills of Lading to be signed for any blockaded port and if the port of discharge be declared blockaded after Bills of Lading have been signed, or if the port to which the ship has been ordered to discharge either on signing Bills of Lading or thereafter be one to which the ship is or shall be prohibited from going by the Government of the Nation under whose flag the ship sails or by any other Government, the owner shall discharge the cargo at any other port covered by this Charter party as ordered by the Charterers (provided such other port is not a blockaded or prohibited port as above mentioned) and shall be entitled to freight as if the ship had discharged at the port or ports of discharge to which she was originally ordered.

- (2) The ship shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or otherwise howsoever given by the Government of the Nation under whose flag the vessel sails or any department thereof, or by any other Government or any department thereof or any person acting or purporting to act with the authority of such Government, or of any department thereof, or by any committee or person having, under the terms of the War Risks Insurance on the ship, the right to give such orders or directions and if by reason of and in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done, the same shall not be deemed a deviation, and delivery in accordance with such orders or directions shall be a fulfilment of the contract voyage and the freight shall be payable accordingly.

【審議】

Form C の内容で問題なしとした。

■31条 Strike Clause (ストライキ条項)

- (a) If the cargo cannot be loaded by reason of riots, civil commotions or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by riots, civil commotions or a strike or lock-out on the railways, or in the docks, or other loading places, the time for loading shall not count during the continuance of such causes, provided that a strike or lock-out of the Shippers' men shall not prevent demurrage from accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the strike or lock-out.
- (b) If the cargo cannot be discharged by reason of riots, civil commotions, or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the discharge, the time for discharging shall not count during the continuance of such causes, provided that a strike or lock-out of the Charterers/ Receivers' men shall not prevent demurrage from accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the strike or lock-out.
- (c) For the purpose of settling despatch accounts, any time lost by the Vessel through any of the above causes at loading port(s) and/or discharging port(s), as the case may be, shall be counted only as time used in loading and/or in discharging.
- (d) In case of any delay by reason of the above causes (except the Vessel being already on demurrage), no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers/Receivers of the cargo, or the Owners.
- (e) Except for the cases described in the above subclauses (a) through (d), neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

(訳)

- (a) 暴動、革命、又は職種を問わず貨物の船積みに必要な作業者のストライキ若しくはロックアウトにより、又は鉄道、ドックその他の船積みの地における暴動、革命若しくはストライキ、ロックアウトに起因する、傭船者のコントロールの及ばない障害若しくは停止によって貨物の船積みができない場合、船積みに対する時間は、その事由が継続する間計算しない。ただし、荷送人の被用者のストライキ又はロックアウトは、荷送人が適切な手配を行うことにより、ストライキ又はロックアウト前の賃金率で他の相応の作業者を得ることが可能であった場合は、滞船料の発生を妨げない。

- (b) 暴動、革命、又は職種を問わず貨物の荷揚げに必要な作業者のストライキ若しくはロックアウトにより貨物の荷揚げができない場合、荷揚げに対する時間は、その事由の継続する間計算しない。ただし、傭船者・荷受人の被用者のストライキ又はロックアウトは、傭船者・荷受人が適切な手配をすることにより、ストライキ又はロックアウト前の賃金率で他の相応の作業者を得ることが可能であった場合は、滞船料の発生を妨げない。
- (c) 早出料の清算においては、船積港及び・又は荷揚港それぞれの場合において上記事由のいずれかにより本船が喪失した時間は、船積み及び・又は荷揚げに使用された時間として計算する。
- (d) 上記事由による遅延の場合(本船がすでに滞船期間にある場合を除き)、傭船者、荷受人又は船主は、一切の損害賠償請求又は滞船料請求を行わない。
- (e) 上記 a 項より d 項に規定された場合を除き、傭船者又は船主のいずれも、貨物の実際の船積み若しくは荷揚げを妨げ又は影響を与えるストライキ若しくはロックアウトの結果につき責任を負わない。

【Form C : Clause 39 (Strike Clause)】

If the cargo cannot be loaded by reason of riots, civil commotions or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by riots, civil commotions or a strike or lock-out on the railways, or in the docks, or other loading places, or if the cargo cannot be discharged by reason of riots, civil commotions, or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the discharge, the time for loading and/or discharging, as the case may be, shall not count during the continuance of such causes, provided that a strike or lock-out of the Shippers' and/or Receivers' men shall not prevent demurrage from accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the strike or lock-out. In case of any delay by reason of the beforementioned causes, no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers/Receivers of the cargo, or Owners of the ship. For the purpose, however, of settling despatch accounts, any time lost by the ship through any of the above causes at loading port(s) shall be counted only as time used in loading, and, if occurring at discharging port(s) only to be counted as time used in discharging.

【たたき案】

If the cargo cannot be loaded by reason of riots, civil commotions or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by riots, civil commotions or a strike or lock-out on the railways, or in the docks, or other loading places, or if the cargo cannot be discharged by reason of riots, civil commotions, or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the discharge, the time for loading and/or discharging, as the case may be, shall not count during the continuance of such causes, provided that a strike or lock-out of the Shippers' and/or Receivers' men shall not prevent demurrage from accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the strike or lock-out. In case of any delay by reason of the beforementioned causes, no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers/Receivers of the cargo, or the Owners. For the purpose, however, of settling despatch accounts, any time lost by the vessel through any of the above causes at loading port(s) shall be counted only as time used in loading, and, if occurring at discharging port(s) only to be counted as time used in discharging.

【審議】

たたき案の内容は、Form C と同じである。船員のストライキに関して論議があった。船員のストライキによって荷揚げが遅れた等の事由で貨物に損傷が生じた場合、船主がプロテクトされるべき規定を設けてはどうかという意見があり、検討を行った。

過去に、船員のストライキのため小麦等の貨物が腐敗や変色等の損傷を受けたという事例は、Form C を使用した運送契約ではないようであるとのことであったが、万が一を考慮して船員のストライキの場合の船主プロテクト規定を設ける方向で検討した。

しかし、Form C のストライキ条項を、米材 C/P や GENCON に倣って船主サイドに立って大きく変更することは、本契約の使用において問題とされようということで、Form C の規定に GENCON94 のストライキ条項の c 項を加え、ストライキ等の結果については船主、備船者とも免責とすることとした。

なお、29条免責条項により、ストライキも同規定の適用を受けられると思われるので、本条は削除してもよいのではないかとの意見があったが、ストライキについては本条を特別規定として、明確にストライキに対処しておくこととした。

各規定を項に分けることとした。すなわち、船積港でのストライキ(a項)、荷揚港でのストライキ(b項)、早出料がある場合のその計算に関する規定(c項)、ストライキによる遅延の規定(d項)及びストライキの結果に対しての相互免責規定(e項)を加えて以下のとおりとした。

- (a) If the cargo cannot be loaded by reason of riots, civil commotions or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by riots, civil commotions or a strike or lock-out on the railways, or in the docks, or other loading places, the time for loading shall not count during the continuance of such causes, provided that a strike or lock-out of the Shippers' men shall not prevent demurrage from accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the strike or lock-out.
- (b) If the cargo cannot be discharged by reason of riots, civil commotions, or of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the discharge, the time for discharging shall not count during the continuance of such causes, provided that a strike or lock-out of the Charterers/Receivers' men shall not prevent demurrage from accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labour at rates current before the strike or lock-out.
- (c) For the purpose of settling despatch accounts, any time lost by the Vessel through any of the above causes at loading port(s) and/or discharging port(s), as the case may be, shall be counted only as time used in loading and/or in discharging.
- (d) In case of any delay by reason of the above causes, no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers/Receivers of the cargo, or the Owners.
- (e) Except for the cases described in the above subclauses (a) through (d), neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

d 項の demurrage に関して、本船がすでにオンデマとなっているときにストライキが発生した場合、解釈で問題が生じないかが検討された。

検討の結果、once on demurrage, always on demurrage の原則を明確にする意味で、d 項に「(except the Vessel being already on demurrage)」を「above causes」の後に加えることとした。

■32条 P&I Bunker Clause (P&I バンカー・クローズ)

The Vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port(s) at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charter Party and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of the Owners even to the full capacity of fuel tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage.

(訳)

本船は、航海のいかなる段階においても、バンカー補給のために、バンカー油の補給が可能ないかなる港(同港が本傭船契約書に記載された船積港又は荷揚港との直航路及び・又は慣行上の航路にあると否とを問わず)に向かうことも、本契約航海の一部として権利を有し、かつバンカー油を船主の裁量によりいかなる量でも、燃料タンク及びディーブ・タンクその他の燃料油を積載できる区画の満量まで、同量が本傭船航海にとって必要量であると否とを問わず、積み取ることができる。

【Form C : Clause 40, P&I Bunker Clause】

The ship shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charter Party and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage.

【審議】

Form C の内容で問題なしとした。

■33条 Both to Blame Collision Clause (双方過失衝突条項)

If the liability for any collision in which the Vessel is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the Vessel or the Owners.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact.

and the Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.

(訳)

本傭船契約の履行中に、本船が関わった衝突責任が米国法によって決定されることになる場合は、以下

の規定が適用される。

「本船が、他船の過失と、本船の航行又は本船の取扱いにおける本船の船長、海員、パイロット若しくは船主使用人の作為、過失若しくは不履行の結果、他船と衝突したときは、本契約の下で運送される物品の所有者は、他船すなわち非搭載船若しくはその船主が物品の滅失若しくは損傷又は物品の所有者の全請求のうち、物品の所有者に支払い若しくは支払うことになり、これを本船又は船主に対する請求の一部として、相殺、控除又は回収した額に相当する額を、船主に補償する。

前項は、衝突船舶若しくは物体以外の、又はこれに加わった、船舶又は物体の船主、運航者又はこれらに責任を負う者が、衝突又は接触について過失ある場合にも適用する。」

また、傭船者は、本傭船契約書の下で発行されるすべての船荷証券に同上規定を加えるようにする。

【Form C : Clause 41, Both to Blame Collision Clause】

If the liability for any collision in which the ship is involved while performing this Charter Party falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply: "If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."

and the charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charter Party shall contain the same clause.

【審議】

Form C の内容で問題なしとした。

■34条 Paramount Clause (パラマウント・クローズ)

It is also mutually agreed that this Charter Party shall be completed and superseded by the signing of Bills of Lading which shall be deemed to incorporate the above clauses as well as containing the following additional clause(s):

[U.S.A. Clause Paramount, delete if inapplicable]

This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owners of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent but no further.

[Canadian Clause Paramount, delete if inapplicable]

This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to

the provisions of the Water Carriage of Goods Act, 1936, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owners of any of its rights or immunities, or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading is repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent, but no further.

(訳)

本傭船契約は、船荷証券への署名により終了して、同船荷証券に代えられるものとし、同船荷証券は、次の追加条項を含め、上記条項を撰取しているものとみなされることを相互に合意する。

【米国至上条項、採用しないときは抹消のこと】

本船荷証券は、1936年4月16日に承認された米国海上物品運送法の規定に準拠して効力を有する。同法は本証券に撰取されているものとみなす。また本証券のいかなる規定も、同法の下での船主の権利若しくは免責を船主が放棄し、又は船主のいかなる責任若しくは義務も加重したものとはみなされない。本船荷証券のいずれかの規定が同法と矛盾するときは、同規定は矛盾の範囲を無効とし、それ以上には及ばない。

【カナダ至上条項、採用しないときは抹消のこと】

本船荷証券は、水上物品運送法に関するかぎり、カナダ国議会が制定した1936年水上物品運送法の規定に準拠して効力を有し、同法は本証券に撰取されているものとみなす。また本証券のいかなる規定も、同法の下での船主の権利若しくは免責を船主が放棄し、又は船主のいかなる責任若しくは義務も加重したものとはみなされない。本船荷証券のいずれかの規定が同法と矛盾するときは、同規定は矛盾の範囲を無効とし、それ以上には及ばない。

【Form C : Clause 42, Clause Paramount】

It is also mutually agreed that this contract shall be completed and superseded by the signing of Bills of Lading which shall be deemed to incorporate the above clauses as well as containing the following additional clause/(s):

【U.S.A. Clause Paramount, delete if inapplicable】

“This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent but no further.”

【Canadian Clause Paramount, delete if inapplicable】

“This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to the provisions of the Water Carriage of Goods Act, 1936, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities, or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent, but no further.”

【審議】

Form C の内容で問題なしとした。