

昭和38年8月

VOYAGE CHARTER PARTY 制定趣旨書

社 團
法 人 日本海運集会所

VOYAGE CHARTER PARTY 制定の趣旨

書式制定委員会

VOYAGE CHARTER PARTY 制定審議小委員会

VOYAGE CHARTER PARTY 制定審議専門委員会

は し が き

近年世界的な貿易の伸張により海上荷動き量の増大は顕著となり、わが国においても鉄鉱石、石炭、木材、塩、穀物等のいわゆる大宗貨物の輸入量は逐年増加し、そのため一方において海運需要の増大を呼び、他方においてそれに伴う多数の運送契約の締結をみている。しかるにこれら大宗輸入貨物の運送契約についてみるに、わが国の現状では、数多くの外国英文航海備船契約書式が、あるときは各貨物に専用のもので、あるときは一般書式が適宜修正を受け使用せられている。このような情勢下にあつて、ひとりわが海運貿易関連業者の使用に便宜であるばかりでなく、一步進んで世界の海運備船市場においても採用せられる英文標準一般航海備船契約書式を制定することは意義もあり、また要望せられるところであつた。

そこで、社団法人日本海運集会所書式制定委員会（委員長・長岡英三氏）では、昭和37年4月5日開催の第1回書式制定委員会において、前述のごとき事情に即応し、かつ、書式制定を通じて海運取引慣行の正常化、円滑化ならびに国際海事仲裁制度の伸展に寄与するため、海上運送貨物一般の運送に関する標準一般航海備船契約書式を英文で制定することに決定した。

この書式制定委員会の決定に基づき、従来の審議方式にならない制定審議小委員会が設置されることとなり、次の14氏を委員に委嘱した。（◎印委員長、○印副委員長）

書式制定委員会から

小川知速氏（日東商船）	○各務八郎氏（三菱海運）
久野武雄氏（丸紅飯田）	坪川経二氏（宝運ショッピング）
藤倉一朗氏（三菱商事）	◎長岡英三氏（富士汽船）
浜田喜佐雄氏（大同海運）	

海運貿易関連業界から

大西徳信氏（伊藤忠商事）	木村一夫氏（新和海運）
小林市郎氏（日本郵船）	田尻昌克氏（三井船舶）
戸塚元一郎氏（川崎汽船）	藤本治良氏（三井物産）
山腰嘉正氏（山下汽船）	（外山宣道氏代理）

さらに小委員会は、本書式に実務的妥当性をもたせるため、海運貿易業界の実務の第一線に従事する人々からなる専門委員会を設け、慎重に審議することとし、次の10氏を委員に委嘱した。（◎印委員長）

◎小川武氏（第一中央汽船）	日鼻作郎氏（新和海運）
佐久間誠治氏（三井物産）	（前任青木伊那夫氏）
清水善哉氏（木下産商）	竹内釵一氏（伊藤忠商事）
谷川正男氏（川崎汽船）	谷口宏次郎氏（三菱商事）
富岡章雄氏（宝運ショッピング）	町山昭一氏（山下汽船）
吉田耕三氏（日産汽船）	

かくて制定審議小委員会ならびに専門委員会は、昭和37年5月18日日以降十数回にわたり、終始渝らず熱心に活潑な討議を重ね、公正かつ実務的に妥当な書式の制定に努めた結果、その成案を得るに至り、本書式名を VOYAGE CHARTER PARTY, その Code Name を NIPPONVOY とし、書式制定委員会に審議結果を報告、さらに昭和38年8月5日開催の日本海運集会所常任理事会にも報告、ともにその承認を得、ここに一切の審理および事務手続を終了したので、本書式実施の運びとなり、VOYAGE CHARTER PARTY (Code Name: NIPPONVOY 1963) として公表する次第である。なお、本書式制定にあたり、事務局仲裁部からは山戸嘉一、谷本裕範、国領英雄、石川允子の4名が参加し、議事録の作成、内外資料・判例の蒐集および研究に当った。

基本方針ならびに若干の特色

本書式は、特定貨物の専用書式としてではなく、貨物一般に適用ある一般書式すなわち標準一般航海傭船契約書式として、内外において広く使用せられることを目的とし英文で制定することとした。したがって審議に当っては、諸外国における各種の Charterparty を参照し、またわが業界におけるこれら諸外国書式の使用の実情、挿入されている特約を綿密に調査し、内外の判例に当り、海運実務の現状・慣行を斟酌し、本書式に公正かつ妥当な内容を織込むように努めた。

その結果、本書式は次に掲げるとき注目すべき内容をもつに至った。

- 1) 碇泊期間 (laydays, laytime) の計算方法は、実情を勘案してこれを a weather working day of 24 consecutive hours とした。(第6条)
- 2) いわゆるバース待ちに関する規定を詳細に規定し、解釈上の疑義ができるだけ少なくなるようにした。(第6条)
- 3) 船内荷役に関する実情にかんがみ、FIO条項(第9条)を規定し、本条との関連より出てくるものとしてステベドア・ダメツジに関する規定(第13条)を設けた、
- 4) 船主の責任と免責に関する条項(第12条)をヘグ・ルールズ、国際海上物品運送法の立法精神に照らして規定した。
- 5) Strike Clause (第21条)を詳細に規定し、ストライキによる損害の回避と当事者間における損害の公平な分担に役立たしめようとした。

逐 条 説 明

標題及び Code Name

本書式の標題を VOYAGE CHARTER PARTY, Code Name を NIPPONVOY とした。

前文 (Owners, Vessel, Position, Charterers)

船主, 本船, 締約時における本船の位置, 傭船者について表示する。

船主には固有の Shipowners の外に, Chartered Owners, Disponent Owners を含め, …… Owners, Chartered Owners or Disponent Owners とし, 使用に当り適宜文言を採択し, 船主の性格を明示することとした。

本船の表示のうち, 重量トン数については, ……tons deadweight or thereabouts とし, いわゆる all told という許容的な意味内容をもつたものとして表示することとした。実務的にもこの方が便宜であるという理由によるものである。

presently expected ready to load……は, いわゆる積地回船予定日を示すことになるが, それは契約締結時現在において予期せられるものであるから, その趣旨を presently なる文言で明示することとした。

第1条 (Where to load, Cargo, Destination)

本条は, 積地, 積荷及び揚地についてそれぞれ記載することを目的として設けられたものである。

本書式は, 満船積を建て前としており, a full and complete cargo としているが, 当事者の合意がある場合には, 甲板積貨物をも含ませることになる。なお, 甲板積貨物の滅失, 損傷に対する船主の責任については第12条 (Owners' Responsibility and Exemption) 参照。

本条末尾文言“as ordered”は, 積地, 積荷, 揚地, 揚荷方法に係り傭船者はそれらにつき命令権を有する反面, 指定の義務を負うことになるであろうとした。

第2条 (Freight)

本条は, 運賃約款で, 余白に運賃, その率, その決定の基礎, その支払時期・場所・方法等を記入せしめることとした。

本条末尾文言は, 運賃を prepaid と約定した場合に, その運賃は全額 (full freight) 船積終了の時に於いて確定取得であるとしたものである。

第3条 (Cancelling Date)

本条は, 解約期日に関する規定である。

船主は, 本船の積地回航が解約期日を明らかに経過すると考えられるときといえども, なお契約履行のため本船を積地に回航せしめなければならず, 一方傭船者は, 本船が積地に到着のうへ ready to load となり, そのテンダーせる N/R を受取つてはじめて, 積地回航が解約期日を過ぎておれば, 本契約をキャンセルするか否かのオプションを行使すればよいというのが原則である。本条では, この原則にある程度修正を加え, 船主に傭船者の意向打診の機会を与え, 爾後の処置を容易にしようという趣旨を織込むこととした。しかし傭船者のオプション行使に時間的制限を加えるとしても, 上述の原則を生かし, 積地到着予定日の48時間前であるとした。さらに本条は, 本契約を爾後有効に成立せしめるか否かに関するものゆえ, 解約期日は確定的であることを要し, N/Rのテンダー日時とかかわりなく決定されうるとし, 何日の正午まで (by noon of ……………) と記載する方法を採ることとした。

第4条 (Notice of Readiness)

本条は, 船積又は揚荷準備整頓の通知の宛先を記載するために設けられたものである。通知方法は, 口頭たると書面たるとを問わない。なお通知の発信主義か到達主義かの問題は, 各場合に即して処理されるべきであるとした。

第5条 (Commencement of Laydays)

本条は、碇泊期間 (laydays) の始期に関する一連の事項を規定したものである。

本条前段は、いわゆる碇泊期間開始期日に関する規定で、ここに定めた日時前には、備船者の合意なき限り、碇泊期間は開始するものではないという趣旨である。期日前においても、本船からの N/R のテンダーを妨げるものではなく、かかる場合を勘案し、碇泊期間の始期を明確にするために具体的な時間をもつて規定することとなった。

本条中段は、N/R のテンダーの時期と碇泊期間の始期との関係を規定した。

正午丁度に N/R のテンダーがあつた場合の処理方法として at or before noon と規定したほか、前日午後の執務時間中になされた N/R のテンダーに対しては、碇泊期間は翌日午前 8 時から計算を始められるとした。この時間は一種の契約条件であるが、現実の労働開始時間とあまりへだたりのない時間をとる方がのぞましいとの意見に基づき採択したものである。

本条後段は、N/R のテンダーは、原則として、日曜日、休日、土曜日の午後にはなされないものと定めたものである。

第6条 (Laydays)

本条は、碇泊期間の計算方法を中心にして規定した。

第1項及び第2項は積地及び揚地における碇泊期間の計算方法で、計算方法に関する実情を勘案して、それを a weather working day of 24 consecutive hours とした。なお、日曜日及び休日は、荷役の行なわれない限り、碇泊期間に算入しないが、荷役を実施した場合に、碇泊期間への算入を、全日としてなすか、実際使用時間のみに限定するかについては、契約当事者の意思決定にまかせることとし、unless used のあとの空白をその特約のためにあてることとした。

第3項は、積地、揚地の碇泊期間は通算しないとの原則を定めたものである。

第4項は、船込み等のため本船が余儀なくバース待ちする場合に関して規定したものである。

本項は、バース待ちに関する規定がとかく解釈上明確を欠く点にかんがみ、本船が検疫終了後、バースに着くことを除いてはあらゆる点において ready であるという状態で、港内又は港外で時間を空費した場合に、その時間を碇泊期間として算入するという趣旨を明示したものである。

第7条 (Demurrage, Despatch Money)

本条は、滞船料並びに早出料の支払に関して規定した。

本条中 payable day by day との文言につき論議があつたが、滞船料は、その本質よりして day by day に支払われるべきものであるとして同文言を存置することとなった。

第8条 (Days on Demurrage)

本条は、超過碇泊期間を約定することとし、その期間を超えて碇泊をなす場合には、本船に見切り出帆をなきしめる旨を規定した。すなわち、当事者間において超過碇泊期間を確定的に約定することにより滞船期間につき生ずる紛議を未然に防止しようという趣旨に出ずるものである。なお、本条で超過碇泊期間を確定しない場合の処理は、一般の場合となるであろう。

第9条 (Free In and Out)

本条は、船内荷役の手配並びに費用負担に関し、現在の荷役実務にかんがみ Free In and Out (FIO) と規定したものである。

第1項は、FIOの原則的規定である。

第2項は、FIOとしては当然のことながら、実際上は、mat. dunnage は船主がこれを自己の費用で用意し、separationについてはこれを備船者が負担している状況にあるので、使用に当り適宜削除することもあるということと括弧内に入れることとなったものである。

第10条 (Overtime)

本条は、いわゆるオーバータイムに関する規定である。時間外手当は原則としてオーバータイムを要求した者が負担するが、港湾当局その他官署の命による場合は、備船者負担としたものである。ただし、船員関係の時間外手当については、実情に即して、いかなる場合にも船主負担とした。

第11条 (Dues and Charges)

本条は、積揚地で課される諸賦課金について、本船に関するものは本船が、積荷に関するものは積荷が、これを負担する旨を定めた。

第12条 (Owners' Responsibility and Exemption)

本条は、船主の責任と免責について規定した。

第1項は、船主の堪航能力担保義務と運送中の積荷の保管責任について規定している。堪航能力担保義務については、ヘーグ・ルールズ、国際海上物品運送法の立法精神に基づき相当の注意義務を内容とした。

第2項は、現下の海法において運送人の免責として妥当と考えられる内容を有するヘーグ・ルールズ、国際海上物品運送法の免責規定に準拠して船主免責を規定したものである。

第3項は、甲板積の合意により(第1条参照)運送される積荷の減失、損傷についての船主免責を規定した。

第13条 (Stevedore Damage)

本条は、備船者のステバドアが本船にあてた物理的損害についての備船者の責任と損害の通告方法とについて規定した。

第9条(FIO)との関連から規定されたもので、備船者の任責すべき損害の性質を示し、求償処理をできるだけ確実にしうよう配慮して規定したものである。

第14条 (Deviation)

本条は、離路についての規定である。離路は、正当な理由に基づくものでなければならず、例えば、暴風、流水のごとき海上危険の回避、急迫な拿捕からの逃避、船舶の堪航能力回復のためにする離路は正当なものとは認められようとした。

第15条 (Bills of Lading)

本条は、船荷証券の交付につき、船長に備船契約書の効力を害することなく、備船者の提示したとおりの運賃率(Chartered FreightよりFreight by B/Lが高いこともあれば低いこともある)で船荷証券を交付すべき義務を負わしめるとともに、Freight by B/LがChartered Freightより低い場合についてその差額を船主に支払うべきことを規定したものである。なお、差額の支払時期を「船荷証券に署名の時」と定めたのは原則を示すもので、運賃が前払か後払かによって異なってくるであろうとの意見があった。

第16条 (Sublet)

本条は、再備船について規定したものである。再備船の場合、原備船者は原契約を誠実に履行しなければならない。

第17条 (Agency)

本条は、いわゆる代理店に関する規定である。本船の入港、船積又は荷揚につき、本船、備船者ともに連絡先を必要とする。かかる連絡先としては、具体的には代理店ということになるが、これを積揚地とも契約当事者において決定するものとしたのである。

第18条 (General Average)

本条は、共同海損の精算につき1950年ヨーク・アントワープ規則によると定めたものである。なお、共同海損の精算地につき見解が分れていることにかんがみ、契約当事者間の決定事項とし、inのあとに精算地を記載することとした。

第19条 (Lien)

本条は、留置権につき、設定の範囲を示すとともに、留置権行使の結果残存した債権については、一般債権として残る旨規定した。

留置権行使の範囲については、対外取引の場合における実効性を考慮して定めたため、日本商法の定める範囲とは必ずしも合致するものではない。

第20条 (Indemnity)

本条は、本契約の不履行によって生じた損害賠償額を立証された損害額として定めたものである。

第21条 (Strike Clause)

本条は、ストライキ又はロックアウトによって生じる損害の増大回避と、よって生じた損害の当時者間における衡平分担とを旨として定められた規定である。

第1項は、船主、傭船者ともに本契約の義務の履行を妨げるストライキ又はロックアウトの結果につき責に任じない旨定めたものである。

any strike or look-out の趣旨は、ストライキ、ロックアウトの部分的たると全体的たると、はたまた船員のものたると否とを問わないというものであり、かつ本契約の履行につき必要不可欠の者の行なうものであるというにあるとされた。

第2項は、積地におけるストライキ、ロックアウトと碇泊期間 (laydays) との関係を中心にした処理規定である。

積地到着前にストライキ又はロックアウトが発生している場合にはまず船長又は船主から傭船者に対して “They agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out.” という旨の意思表示を求めることとし、この内容の返答が受信後24時間以内でない場合には、船主に本契約をキャンセルするか否かのオプションを与えることとした。ついで、積地到着時又は到着後にあつては、傭船者にデマレージを支払って本船を待泊せしめるか契約をキャンセルするかの権限を与え、利害の調和をはかることとしたものである。最後に一部積荷を船積したのちにおいてストライキ又はロックアウトが発生した場合について、船主は、傭船者の要請があれば、原契約どおりに一部船積貨物につき履行の責に任じなければならない。その場合、船主の取得する運賃は積高計算となるが、船主は航路上の港 (原港に待泊することも許されるとした。) で他の積荷を積取る自由を有するものとした。

第3項は、揚地に関するストライキ条項である。本船が揚地に到着した時、又は到着後ストライキ又はロックアウトが発生した場合につき、傭船者は、ハーフ・デマレージを支払って本船を待泊せしめるか、代替港を指定するかのオプションを有するものとした。本項ではストライキ期間を碇泊期間から独立させ、ストライキ期間にはストライキ・デマレージたるハーフ・デマレージを支払うこととし、碇泊期間は、どの時点でストライキが発生しても、その期間に算入されることはないものとした。

傭船者が代替港を指定する場合には、回航によって生ずる費用負担が問題になることは云うまでもない。本項では、原港から代替港への航海距離が100浬未満については船主負担、100浬をこえる場合には原港から代替港までの距離についての割合運賃を傭船者負担とし、公平をはかった。

第22条 (War, Ice and Both-to-Blame Collision Clause)

一般書式としての性格上 War Clause, Ice Clause, Both-to-Blame Collision Clause についてもこの種の標準約款を採用することとした。

第23条 (Brokerage)

本条は、仲介手数料約款で、運賃、不積運賃が手数料算定の対象となるとした。

第24条 (Arbitration)

本条は、いわゆる仲裁条項で、本契約に基づき生ずる紛議の解決を社団法人日本海運集会所の仲裁に付託する旨の合意あることを示すものである。

以上

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

CODE NAME
NIPPONVOY
1963

VOYAGE CHARTER PARTY

Copyright.
Published by The Japan
Shipping Exchange, Inc.

.....19.....

Owners. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between 1
 Owners, Chartered Owners or Disponent Owners (in either case herein called Owners) 2

Vessel. of the steamship or motor vessel 3
 of tons $\frac{\text{gross}}{\text{net}}$ register and tons deadweight or thereabouts, 4

Position. classed, now 5
 and presently expected ready to load under this Charter about 6

Charterers. and as Charterers. 7

Where to load. 1. That the said vessel shall, with all convenient speed, proceed to 8
 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, 9

Cargo. and there load a full and complete cargo (including deck cargo if agreed) of 10
 11
 12

Destination. which Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall, with all convenient speed, proceed to 13
 14
 15
 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. 16

Freight. 2. Freight to be payable as follows: 17
 18
 19
 20
 21
 Full freight to be considered as earned upon completion of loading, vessel and/or cargo lost or not lost. 22

Cancelling Date. 3. Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) by noon of, Charterers 23
 have the option of cancelling this Charter, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before the vessel's expected arrival at port of loading. 24

Notice of Readiness.	4. Notice of readiness at loading port(s) to be given to the Shippers, Messrs.	25
	26
	and at discharging port(s) to the Consignees, Messrs.	27
	28
Commencement of Laydays.	5. Laydays not to commence before 8 a.m. on the Time to commence at 1 p.m. if notice of readiness to load is given at or before noon and at 8 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. If loading be commenced earlier, time to count from actual commencement. Time to commence at 1 p.m. if notice of readiness to discharge is given at or before noon and at 8 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. If discharge be commenced earlier, time to count from actual commencement. Notice of readiness to load or discharge to be given on any day except on Sundays, Holidays and Saturday afternoons.	29 30 31 32 33
Laydays.	6. Cargo to be loaded at the average rate of tons per weather working day of 24 consecutive hours, Sundays and Holidays excepted unless used,	34 35
	Cargo to be discharged at the average rate of tons per weather working day of 24 consecutive hours, Sundays and Holidays excepted unless used,	36 37
	Laydays for loading and discharging to be non-reversible.	38
	Time lost in waiting for berth, whether in or off port, to count as laydays, vessel being in free pratique and ready in every respect to load or discharge.	39 40
Demurrage, Despatch Money.	7. Demurrage to be paid to Owners at the rate of per day of 24 running hours or pro rata for any part thereof, payable day by day, for all time used in excess of laytime at loading or discharging port(s). Despatch Money to be paid to Charterers at the rate of per day of 24 running hours or pro rata for any part thereof for laytime saved at loading or discharging port(s).	41 42 43
Days on Demurrage.	8. days of 24 running hours on demurrage for loading to be allowed Charterers at loading port(s). Should Charterers be unable to load within the above period, the vessel to have liberty to sail with the cargo then on board, Charterers paying the dead-freight and demurrage incurred.	44 45 46
Free In and Out.	9. Cargo to be loaded, stowed and/or trimmed and discharged by Charterers free of risk and expense to Owners. Charterers to have liberty of working all available hatches, the vessel furnishing motive power, winches, gins and falls at all times and, if required, supplying light for night work on board, free of expense to Charterers. (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required.)	47 48 49 50 51
Overtime.	10. Overtime for loading and discharging to be for account of the party ordering the same. If overtime be ordered by Port Authorities or any other Governmental Agencies, Charterers to pay extra expenses incurred. Officers' and crew's overtime charges always to be paid by Owners.	52 53
Dues and Charges.	11. Dues and other charges levied against the cargo to be paid by Charterers, and dues and other charges levied against the vessel to be paid by Owners.	54 55
Owners' Responsibility and Exemption.	12. Owners shall, before and at the beginning of the voyage, exercise due diligence to make the vessel seaworthy and properly manned, equipped and supplied and to make the holds and all other parts of the vessel in which cargo is carried fit and safe for its reception, carriage and preservation. Owners shall properly and carefully handle, carry, keep and care for the cargo. Owners shall not be liable for loss of or damage to the cargo arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of Owners to make the vessel seaworthy, and to secure that the vessel is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds and all other parts of the vessel in which cargo is carried fit and safe for its reception, carriage and preservation. Owners shall not be responsible for loss of or damage to the cargo arising or resulting from: act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of Owners in the navigation or in the management of the vessel; fire, unless caused by the actual fault or privity of Owners; perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters; act of God; act of war; act of public enemies; arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process; quarantine restrictions; act or omission of Charterers or of the shippers or owners of the cargo, their agents or representatives; strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labor from whatever cause, whether partial or general (provided, that nothing herein contained shall be construed to relieve Owners from responsibility for their own acts); riots and civil commotions; saving or attempting to save life or property at sea; wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo; insufficiency of packing; insufficiency or inadequacy of marks; latent defects not discoverable by due diligence; any other cause arising without the actual fault or privity of Owners, or without the fault of the agents or servants of Owners. Owners shall in no case be responsible for loss of or damage to deck cargo.	56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70

Stevedore Damage.	13. Charterers shall be responsible for proved loss of or damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the vessel caused by stevedores at both ends. Such loss or damage to be reported in writing by the Master to Charterers, their Agents or their stevedores before sailing if it is apparent at loading port(s), or immediately after discharge if it actually occurred but could not be ascertained at loading port(s), or within reasonable time after discharge if it occurred at discharging port(s).	71 72 73 74
Deviation.	14. The vessel has liberty to sail without pilots, to tow and to be towed and to assist vessels in all situations, to deviate for the purpose of saving life and/or property, and also to call at any port(s) in any order for any other reasonable purpose.	75 76
Bills of Lading.	15. The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight, the difference to be paid to Owners in cash on signing Bills of Lading.	77 78
Sublet.	16. Charterers shall have the option of subletting whole or part of the vessel, they remaining responsible for due fulfilment of this Charter.	79
Agency.	17. At loading port(s) the vessel to be consigned to and at discharging ports(s) to	80 81
General Average.	18. General Average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1950, in.....	82
Lien.	19. Owners shall have a lien on the cargo for all freight, dead-freight, demurrage, damages for detention and average. Charterers shall remain responsible for above items to such extent only as Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.	83 84
Indemnity.	20. Indemnity for non-performance of this Charter shall be proved damages.	85
Strike Clause.	21. Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this Charter. If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo or any part of it at the time when the vessel is ready to proceed or during her voyage to the port(s) of loading, Captain or Owners may ask Charterers to declare that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration within 24 hours after receipt of the request, Owners shall have the option of cancelling this Charter. If such strike or lock-out is going on at or occurs after the vessel's arrival at port(s) of loading, Charterers have the right either to keep the vessel waiting paying full demurrage or to cancel this Charter. Such cancellation to be declared within 24 hours after the vessel's arrival or 24 hours after the subsequent occurrence of such strike or lock-out. If part of the cargo has then already been loaded, Owners must proceed with same if requested by Charterers, (freight payable on loaded quantity only), having liberty to complete with other cargo on the way for their account. If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo at the time of the vessel's arrival at or off the port(s) of discharge, or occurring after the vessel's arrival, Charterers shall have the option of keeping the vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage for the time the vessel has been delayed, or of ordering the vessel to nearby safe port(s) where she can safely discharge her cargo without risk of being detained by strike or lock-out: such option to be declared within 36 hours after the arrival at or off the port(s) of discharge or the subsequent occurrence of the strike or lock-out. On delivery of the cargo at such port(s), all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and the vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port(s) of destination, except that if the additional sailing distance exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port(s) to be increased in proportion.	86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102
War-, Ice- and Both-to-Blame Collision-Clauses.	22. <i>War-Clause, Ice-Clause and Both-to-Blame Collision-Clause as below.</i>	
Brokerage.	23. A commission of.....per cent of the amount of freight and dead-freight is due by Owners on shipment of cargo to	103 104
Arbitration.	24. Any dispute arising from this Charter shall be submitted to arbitration by the Japan Shipping Exchange, Inc., in Tokyo conducted under the provisions of the Maritime Arbitration Rules of the Japan Shipping Exchange, Inc., 1962, and the award given by the arbitrators appointed in accordance with the said Rules shall be final and binding.	105 106 107

War Clause.

If the nation under whose flag the vessel sails should be engaged in war and the safe navigation of the vessel should thereby be endangered either party to have the option of cancelling this Charter, and if so cancelled, cargo already shipped shall be discharged either at the port(s) of loading or at the nearest safe place at the risk and expense of Charterers. 108
109
110

If owing to outbreak of hostilities the cargo loaded or to be loaded under this Charter or part of them become contraband of war whether absolute or conditional or liable to confiscation or detention according to international law or the proclamation of any of the belligerent powers each party to have the option of cancelling this Charter as far as such cargo is concerned, and contraband cargo already loaded to be then discharged either at the port(s) of loading or at the nearest safe place at the expense of Charterers. Owners to have the right to fill up with other cargo instead of the contraband. 111
112
113
114

Should any port(s) where the vessel has to load under this Charter be blockaded the Charter to be null and void with regard to the cargo to be shipped at such port(s). 115
116

No Bills of Lading to be signed for any blockaded port(s), and if the port(s) of destination be declared blockaded after Bills of Lading have been signed, Owners shall discharge the cargo either at the port(s) of loading, against payment of the expenses of discharge, if the vessel has not sailed thence or, if sailed at any safe port(s) on the way as ordered by Charterers or if no order is given at the nearest safe place against payment of full freight. 117
118
119

Ice Clause.

In the event of the loading port(s) being inaccessible by reason of ice when the vessel is ready to proceed or during her voyage to the port(s) of loading or on the vessel's arrival there or in case frost sets in after the vessel's arrival, endangering the vessel of being ice-bound, Charterers shall have the option of immediately ordering the vessel to nearby accessible port(s) where she can safely load the cargo under this Charter. If such option is not exercised either party may cancel this Charter, but if part of the cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same if required by Charterers, having liberty to complete with other cargo on the way for their own account. Should this Charter not be cancelled by either party, Charterers shall keep the vessel against paying compensation at the demurrage rate until the port(s) of loading is (are) again accessible. 120
121
122
123
124
125

Should ice prevent the vessel from reaching the port(s) of discharge, Charterers shall have the option of keeping the vessel waiting until the reopening of navigation paying demurrage, or of ordering (such orders to be sent within 48 hours after receipt of the Captain's telegraphic information to Charterers of the impossibility of reaching the port(s) of destination) the vessel to safe and immediately accessible nearby port(s) where she can safely discharge without risk of detention on account of ice. On delivery of the cargo at such port(s), all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and the vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port(s) of destination, except that if the additional sailing distance exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port(s) to be increased in proportion. 126
127
128
129
130
131

**Both-to-Blame
Collision Clause.**

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 Owners in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify 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 said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying vessel or 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 of a collision or contact. 132
133
134
135
136
137
138