

昭和二十八年九月

タンカー航海傭船契約書制定の趣旨

社団法人 日本海運集会所

タンカー航海備船契約書

制定の趣旨

日本海運集會所仲裁部

はしがき

タンカーの備船契約は、外航では荷主の關係から殆んど外國標準書式を使用しているが、内航では標準書式がないため已むを得ず當所制定運送契約書を流用すると云う状態で、實務上不便が少くなかつた。依つて當所は昭和二十七年八月二十一日開催の第四回仲裁委員會に於て、本問題を採り上げ協議の結果、特別委員會を設置して標準書式の制定を圖ることに決し、委員として左記諸氏を選任した(括弧内は代理出席者)。

- 飯野海運 山田 實
- 乾 汽船 大垣 護
- 甲斐機船 甲斐 綠
- 共榮タンカー 川村 清
- (北崎繁雄)
- 三光汽船 三宅徳三郎
- 日東商船 小川知速
- 三菱海運 中野勝一
- 宮地汽船 出井治郎
- 大阪住友海上 安藤正一
- (武田實郎)
- 東京海上 東 光雄
- (林田桂)
- 他に
- 神戸大學 窪田 宏
- 顧問辯護士 杉浦 郁爾
- 事務局 高橋 正彦

同 萩原正彦
同 猪俣悦夫

委員會は十一月十三日第一回會合を行い、議事進行のため委員長に甲斐綠氏を互選し、爾來毎週一回定期的に會議を開いて眞摯なる審議を續け、昭和二十八年七月二日第二十九回會合を以て漸く第三讀會を終了したが、更に全体に亘つてあらゆる角度から最後の検討を重ねた上、八月十三日第三十四回委員會に於て決定案を作成、九月一日開催の第三回仲裁委員會に報告、その承認を得て直ちに印刷に附し發賣することとなつた。

第一條 本契約主要の事項は左の通りである

① 船名	丸		純噸數
	總噸數	%増減	
② 前航貨物の種類			任意
③ 加熱装置の有無			
④ 積地			
⑤ 揚地			
⑥ 貨物の種類及び數量			任意
⑦ 運賃割合			任意

船脚又は船腹の許す限り滿載のこと
但し貨物の膨張に備え充分の余積を
残すこと

第一章 基本方針

一、主として内航用の航海備船契約書を作成することに主眼を置き、併せて外航用にも使用し得る様考慮した。而して審議に當つては當所制定運送契約書を中心として實務面の意向を反映せしめると同時に、LONDON FORM (英)、WAR SHIP OIL VOYAGE (米)を始め、英米タンカーの標準書式を参照して、世界的慣行を織り込むことに努めた。

二、荷役条件は迅速荷役というタンカーの特殊性を考慮して、ランニング方式を採用した。

三、体裁については運送契約書の体裁を踏襲したが、用紙は使用者のコッピヤ作成に便するため、厚手及び薄手の二種を使用した。

第二章 逐條説明

「標題」

「タンカー航海備船契約書」

本契約が航海備船なる点に鑑み、外國書式と同様「タンカー航海備船契約書」とした。尙「タンカー」の語を「槽船」とする提言があつたが、慣用語に従い、平易に「タンカー」とした。

「前文」

船主 (以下船主) と備船者 (以下備船者) との間に於て左記の條項に基き備船契約を締結する

當事者名記載の順序につき、當所制定運送契約書では備船者を先にしているが、書式の建前から云えば、當所制定の他の書式並びに外國書式の如く、當然船主を先に記すべきであるから、斯く文言を修正した。

⑧ 運賃計算方法
但し貨物中に含有する水分その他の混入物は運賃計算より控除しない

⑨ 運賃支拂日時
場所方法

⑩ 代理店
積地
場 地

⑪ 碇泊期間
ランニングレーテース積揚共通

⑫ 滞 船 料
一時間に付
日間を超えたときは船長

⑬ 超過碇泊期間
第十一條によつて備船者が滞船料を支拂う場合でも碇泊は直ちに本船を發航させることができる

⑭ 積地回船順路
昭和 年 月 日
本船が上記豫定期日に入港したときは備船者は荷役を開始しないことがある

⑮ 積地回船豫定期日
昭和 年 月 日
本船が上記日時迄に船積準備整頓しないときは備船者は本契約を無償解除することができる、この場合には備船者は解約日時經過後四十八時間以内にその旨を船主に通知しなければならぬ

⑯ 解約日時
昭和 年 月 日 時
本契約に違反したものは因つて生ずる一切の損害金を相手方に支拂わなければならない

⑰ 契約違反
本契約に違反したものは因つて生ずる一切の損害金を相手方に支拂わなければならない

他の書式と同様に、記入を要する事項を一条に纏めたものである。

① 船名
運送契約書の場合と同じ。(運送契約書については「海運」第二九四號乃至第三〇〇號掲載「運送契約書改訂理由」参照)。
② 前航貨物の種類
前航の積荷による貨物の汚染等に係る紛議を避けるため新設した。即ち実際には事前に打合せて船積をする訳であるが、この場合前航貨物の種類が明記してあれば、通常起り得ると考えられる変色等の損害については、備船者も当然予想していたものとして、船主は一応備船者のクレームに対抗することができ、無用の紛議を防ぎ得るわけである。(尙第四條「清掃」の説明を参照)。但し運送人は必ずしも常に免責されるとは限らない(第廿一條「船主免責」参照)。
③ 加熱装置の有無
所謂ヒーターイング・コイルの有無である。現在大型タンカーでは殆んど装備しているが、小型タンカーでは装置のないものが少くないので、第十四條「加熱」との関連に於て、紛議を避けるため設けたものである。

④ 積地
⑤ 揚地
共に運送契約書の場合と同じ。

⑥ 貨物の種類及び數量
フル・アンド・コンブリット・カーゴの趣旨から文言を整理し、且つ貨物の性質上所謂エクスパンション・スペースに関する規定を但書とした。(フル・アンド・コンブリット・カーゴの趣旨については第八條「デッド・フレイト」第二項の説明を参照)。
⑦ 運賃割合
運送契約書の場合と同じ。
⑧ 運賃計算方法
但書は運賃計算に當つては貨物中に含有する水分、その他セディメントの如き夾雑物を控除しないとの趣旨であつて、タンカーに於ける慣習を明文化したものである。尙外国書

式の一例を示せば次の如くである。
WARSHIPOLVOY-I-9-FREIGHT.
(c)..... No deduction in freight shall be made for water and/or sediment contained in the oil.

⑨ 運賃支拂日時場所方法
⑩ 代理店
共に運送契約書の場合と同じ。

⑪ 碇泊期間
本書式の荷役条件はランニング方式に依ること、並びに國際的慣行に倣い、積地及び揚地に於ける碇泊期間は通算する趣旨を明示するため「ランニングレーテース積揚共通」の字句を印刷文字として設けた(第十條「碇泊期間の計算」第二項参照)。

⑫ 滞船料
慣行によれば一日未満の端数はプロラタに依り計算しているので、「一時間に付」の語を設けた。

⑬ 超過碇泊期間
運送契約書の場合と同じ。

⑭ 積地回船順路
「⑮ 積地回船予定日」と関連して契約當時の本船の位置等を表示する趣旨のもので、運送契約書の場合と同じ。

⑮ 積地回船豫定期日
積地回船予定日は船主が本船を積地に回船する予定日であつて、備船者はこの予定日により積荷を手配することとなるが、前記の如く積地回船順路欄にはこれと関連して、契約

當時に於ける本船の位置等を表示するわけであるから、本欄は寧ろ「積地回船期日」としては如何との提言があつたが、斯くすると本船の回船日を限定することとなつて解釈が窮屈になり、實際上却つて不便であるとの意見が強く、採用をみるに至らなかつた。

⑩ 解約日時

「日時」の時間はその港に於ける地方標準時に依る趣旨であり、二十四時間制を採用することとして、「時」の語のみ印刷文字とした。

本来此の解約権は傭船者に与えられた特権で、傭船者は船主に対し事前に何等の通告をも行う必要はない。従つて船主としては解約日時が到来した際、傭船者が依然解約をしないで居れば、極めて不安な状態に置かれることになる。然しタンカーは一般船の如く、簡単に他の貨物積取りに転ずることのできないものであるから、船主の斯かる不安を除くため、傭船者が解約権を行使する場合には解約日時経過後一定期間内にその旨を文書で意思表示する様規定し度いとの見見が強く、數回に亘つて慎重に検討した結果、この方式は既に海外書式に於ても採用せられてゐるところであるから、タンカーの特殊事情を考慮して、取敢えず四十八時間の時間的制限を設けた次第である。因みに外国書式中のこの種条項を示せば左の通りである。

WARSHIPOLVOY :—3. READINESS AND CANCELLING DATE.
..... If the Vessel is not ready to load by 4:00 p.m. (local time) on the cancelling date named in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving the Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after the cancelling date; otherwise this Charter shall remain in full force and effect.....

⑪ 契約違反

運送契約書の場合と同じ。

本契約特約條項

特約條項の記入用として空欄を設けた。

第二條 【堪航能力】 船主は本船が船体堅牢強固、機關完全に相當の附屬品と設備及び適當の船員を備へ安全に航海ができることを保證する

シーワージーネス及びカーゴージャージネスに関する規定である。

運送契約書では「船主は発航の當時本船が本契約の航海に堪えることを保証する」と規定しているが、当所制定の定期傭船契約書や外国書式に比し簡略すぎるので、取り敢えず定期傭船契約書の文言と一致せしめることとした。即ち「相當の附屬品と設備」とは、主としてカーゴージャージネスに関する趣旨である。

第三條 【積揚場所】 積揚地は本船が安全に碇泊できる場所とする
運送契約書の場合と同じ。

第四條 【清掃】 船主は積荷開始前自己の費用をもつて第一條記載の貨物に適する様油槽・パイプ及びポンプを清掃しなければならぬが、但し積荷の種類により特別の清掃を必要とする場合にはその費用は傭船者の負擔である

所謂タンク・クリーニングに関する條項である。

云うまでもなくタンカーは積荷を撤積すべきであつて、その汚染には特別の注意すべきであつて、第一條に「前航貨物の種類」記入欄を設けたのも、斯かる場合に於ける紛議を避けるための趣旨にはかならない。従つて傭船者としては前航貨物の種類に留意すべきであり、他方船主としてはカーゴージャージネス保持のため（第二條「堪航能力」の説明参照）積荷開始前に自らタンク等を清掃して、完全なる船舶を提供する義務を負担するわけであるから、この原則を本文に規定した。然し乍ら積荷の種類によつては特別の清掃を必要とする場合があるが、この場合は傭船者の利益のためにすわけであるから、その費用は当然傭船者が負担すべきであると云うことに意見一致し、この旨但書に規定した次第である。

尙連綿航海契約の中途に於て、前航海と異なる種類の貨物を積載するため、の清掃費用は勿論傭船者の負担であるが、斯かる場合は寧ろ特約によることとして規定を設けなかつた。
WARSHIPOLVOY :—16. CLEANING. (a) The Owner shall clean the tanks, pipes, and pumps of the Vessel to the reasonable satisfaction of the Charterer's Inspector. Charterer's attention is called to the last two successive cargoes (stated in Part I) carried or to be carried by the Vessel preceding her entering upon this Charter and, if after steaming or buttermworking upon Charterer's request the Charterer or its Inspector requires further cleaning, the Owner has the option either to perform further cleaning or to withdraw the Vessel from the service and cancel this Charter. Acceptance of the Vessel by the Charterer or loading the cargo shall be a complete fulfillment of the Owner's obligations under this clause.
LONDON FORM :—16. The Captain is bound to keep the tanks, pipes and pumps of the Steamer always clean, but at the expense of the Charterers if they load in the Steamer Oils of a different nature from those previously shipped. The Steamer is not to be responsible for any consequences arising through Charterers shipping different kinds of Oil.....

右の如く外国書式に於ては清掃の程度につき、詳細に規定したものであるが、斯くの如く厳格に規定すると却つて解釈が窮屈になり、紛議を生ずる虞もあるので一般的な文言とした次第である。

第五條 【貨物の制限】 備船者は船主の承認を得なければ第一條記載の貨物と雖も特に危険性のあるものを積載することができない

積載貨物につき第一條「貨物の種類及び数量」欄に具体的に記入すれば本条は不必要で、独立条項とする程重要性はないとの意見もあつたが、タンカーの主たる貨物である油類は本来危険品であるに拘らず、往々品名を抽象的に記入することがあり、例えば第一條には通常「原油又は石油製品」(Crude oil and/or products)の如く記載する実情であるから、斯かる場合本条がなければ備船者は発火点の低い、極めて危険な油でも積み込む虞がある。殊に最近に於ける化学工業界の急速な進歩に伴い、危険性のある新製品が陸續と現われている状態に鑑み、備船者の積荷担保義務に基き「特に危険性のある貨物」については船主の承諾を要する旨規定した次第である。而して「特に危険性のある」貨物の中には物理的危険品ばかりではなく、例えば禁制品の如く、所謂政治的の危険品をも包含する趣旨である。

第六條 【貨物の告知】 備船者は特別の注意又は取扱を要する貨物に對しては豫め船主にその旨を明示しなければならぬ

2 前項の明示がなかつた場合には船主は特別の注意又は取扱をなかつたことによつて生ずる損害につきその責に任じない

運送契約書の場合と同様の趣旨に依るものである。条文中「明示」の字を単なる通知にしては如何との意見も出たが、これはB/Lにもある慣用語で(當所制定和文船荷證券第四、第九條参照)、特別の注意を要する貨物は予め船主に明示するとの意味を強調したものである。

第七條 【一部備船】 船腹全部を備船した場合の外第一條記載の積高を積載しても猶空槽があるときは船主又はその代理人は約定貨物積入の前後を問はず他の貨物を積入れその運賃を收得することができ

本条も亦運送契約書の場合と同様の趣旨に依る規定である。元來貨物の積付けは堪航能力保持の上から船長の自由であるが、本条によつて異種類の他の荷主の貨物を積付けたため混油等の事故を生ずれば、当然船主が責任を負わなければならぬ。而して「空槽」とは約定貨物積載後猶使用し得る残余のタン

クのことで、積載したタンクに於ける余積の意味ではない。尙タンカーに於ては、通常旅客や人夫等を乗船せしめることはないので、この点に關する規定は採用しなかつた。

第八條 【デッド・フレイト】 備船者の都合により第一條記載の積高を減少し又は全く貨物の船積をしないときも備船者は第一條所定の運賃の全額を支拂わなければならない

2 前項により積高を減少する場合と雖も備船者は本船が安全に航海できる状態になる迄貨物を積載しななければならない

第一項は一般海運原則に基く規定である。「第一条所定の運賃の全額」とは、第一条の約定貨物総量に基き算出した「本来收得し得べき運賃の全額」を意味すること勿論である。第二項はタンカー特有の所謂「フ・タンク禁止」の条項である。即ちタンカーの積付けに於ては、貨物の自由表面を小にして、船体復原力の増大を図ることが堪航性保持のための要諦である。従つてドライ・カーゴの場合の如く、積荷が少なければデッド・フレイトさえ受取れば足ると云うわけに行かず、船主としてはハーフ・タンクを避け、エクスパンション・スペースを残して堪航状態まで貨物を満載せしめなければならぬことになる。第一条に於てフ

ル・アンド・コンプリート・カーゴの原則を明記し、且つ船積に當つては「貨物の膨張に備え充分の余積を残すこと」と規定したのも、斯かる趣旨に依るものである。

参考迄に外国書式の条項を示す。

LONDON FORM:—10. Should the Charterers be unable to supply full and complete Cargo, the Steamer shall not be required to proceed to sea until such of her tanks are filled so as to place her in seaworthy condition, and the freight shall always be paid as if the Steamer were loaded with a full and complete Cargo.

WARSHIPOLYVOY—10 DEAD-FREIGHT. Should the Charterer fail to supply or load the quantity of cargo stated in Part I the Vessel may at the Master's option and shall upon request of the Charterer proceed on her voyage provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled in the judgment of the Master to put her in a seaworthy condition. In that event deadfreight shall be completely earned and payable on the difference between the quantity loaded and the quantity specified in Paragraph B of Part I.

第九條 【荷役準備整頓の通知】 船主、船長又はその代理人は船積或は荷場の準備整頓したときは遅滞なくその旨を備船者又はその代理

人に通知しなければならぬ

次条「碇泊期間の計算」と関連する条項である。通知方法については書面に限定せず、合理的な方法であればよい。英国の慣習によれば、荷揚の場合通知義務はないことになつてゐるが、我が国では慣習も異なるので、この場合も荷受人に通知することとした。尙この通知は荷受人に關係なく、契約書面上の備船者のみに通知すれば足るものと解する。

第十條 「碇泊期間の計算」 碇泊期間の計算はランニンググレイデースによるものとし、その計算は検査を終了した時より起算し、荷役完了後本船のホース取付口に於けるホース取外し時をもつて終了する

2 積場地及び二港以上の積地又は揚地におけるランニンググレイデースは各港通算する

3 第二十條の規定に拘らずランニンググレイデース期間中天然その他不可抗力による實際荷役不能時間及び危険の虞があつて一時碇泊場所外に避難した場合に於てもその航海時間と避難中の碇泊期間とは總てランニンググレイデースに算入する

4 休業日及び夜間と雖も總てランニンググレイデースに算入する

5 同一港内ニカ所以上に於て荷役する場合は轉錨時間は總てランニンググレイデースに算入する

グレイデースに算入する

6 本船の船体・機関の故障その他船主の責に歸すべき事由による荷役不能の時間はランニンググレイデースから控除する

第一項は碇泊期間計算の原則を示したものである。

タンカーの場合、通常積荷は陸上タンクより本船のパイプを通じて流し込み、荷揚は本船のポンプを使用してするため、工場及び本船の設備の組み合わせによつて、荷役能力は非常に異つてくる。斯様に港の慣習が全く予想出来ず、しかも前記の如く本船の船員が本船のポンプを使用して荷揚する等、すべて機械荷役による關係上、碇泊期間はランニング方式とし、且つ早出料を認めないのが國際的慣習である。戦後の内航タンカーでも、C・Q・Dによる書式を採用し乍ら、実際上は所謂「ラン」を切つて荷役責任量を定め、殆んどランニング方式に近い契約が行われてゐるのである。

依つて委員会に於てもこの國際的慣習を採用し、第一項冒頭に「碇泊期間の計算はランニンググレイデースによる」旨明記した次第である。次に碇泊期間計算の始期につき、外国書式では本船が港内に投錨し、荷役準備完了の通知後六時間経過時、又は實際荷役開始時の何れか早い方からレイトタイムを起算することになつて居り、これが航洋タンカー

の慣習とされている。尤も検査を必要とする場合には検査終了時より起算すべきものであるが、この様な場合を含めて右の六時間と云う猶余が設けられてゐるわけである。

然し乍ら二港以上に於て積揚する場合、検査を考慮して各港毎に六時間の余裕を与えることは不当であるから、本委員会では六時間の猶余時間を削除して、碇泊期間は本船が検査を終了後、荷役ベースに到着すると否とを問はず、商業的な意味に於ける港内に投錨し、荷役準備整頓の通知を發した時より起算することとした。発信主義を採用したのは、タンカーの積揚地が多く辺鄙の地であり、厳格な規定を設けると却つて紛議の原因となると考えたからである。

尙積揚地に於ける検査終了後の潮待ち時間は、当然碇泊時間に算入されるわけである。

而して荷役準備整頓の通知に關し問題となるのはバラストであるが、タンカーの積地向け空船航海には堪航能力保持のために、多少ともバラスト・ウオーターを必要とするので、荷役準備整頓の通知とバラストの有無は關係ないものと解するが、この旨明文として規定することは荷主を刺戟する懸念もあり、実際には当事者間で協定してゐる実情にあるので、本文中には規定しなかつた。又碇泊期間の終期については通常

(イ) 積揚切時、(ロ) 手仕舞終了時、及び(ハ) 本船出帆時の三つの場合が考えられ、タンカーにとつては積揚時間よりも、通関事務の手仕舞に多くの時間を要すると云う状態であるから、(ロ)の手仕舞終了時を以つて終期とすることが最も合理的である。しかしこの手仕舞終了時とは内容が漠然としていて、どの範圍迄を意味するか明確を欠き、却つて悪用される虞もあるので、本船のホース取付口 (Permanent hose connection) に於けるホース取外し時を以つて終期とすることとした。尙二箇所以上で積又は揚荷する場合、及び第十二條「荷役」第三項に依りパイプラインの水押しを行う場合等に於ける荷役の終期を明確にするため、第二項と関連し「荷役終了後」の文言を特に挿入した次第である。

第二項は第一條①碇泊期間中「ランニンググレイデース積揚共通」の文言と関連する条項で、タンカーの慣習を明文化したものである。

第三項以下は夫々ランニンググレイデース計算の条件を規定した。尙第五項は転錨に關するものであるが、それに要する費用については第十三條「沖積・沖取及び転錨」の中に規定を設けた。

第十一條 「滞船料」 船主の責に歸すべき場合を除き本船が第一條の碇泊期間を超えて尙碇泊を要するときは備船者はその超過碇泊期間

に應じて第一條の滞船料を支拂わなければならぬ。

2 前項の場合と雖もその原因が工場内又はその附近の火災、爆發或は備船者の荷役用機械類及び設備の破損による場合は備船者は前項に準じて第一條所定の滞船料の半額を支拂ふものとする。

第一項は原則を示したものである。第二項は所謂ブレイクダウン・クロースと云われるもので、タンカー荷役の特殊性に基き外国書式にも採用されている条項である。一例を示せば左の如し。

WARSHIPOLVOY:—11. DEMURRAGE..... If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge because of fire or explosion in or about the plant, or because of breakdown of machinery or loading or discharging facilities of the Charterer, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced to one-half the rate stipulated in Part I hereof per running hour and pro rata of such reduced rate for part of an hour for demurrage so incurred.

尙本契約書に於ては第十条「碇泊期間の計算」の説明中に述べた理由により、早出料についての規定はない。

第十二條 【荷役】 貨物の船積は備船者の危険と費用とをきもつて行い、荷揚は船主の費用により本船

のポンプを使用して行つものとする。但し荷揚の場合に於ける船主の責任は本船のホース取付口をもつて限界とする。

2 貨物の積揚に必要なホースは總て備船者に於て供給し、その危険と費用とて取付け又は取外しをしなければならぬ。船主が自ら取付け又は取外しをする場合に於てもその危険と費用とは備船者の負擔とする。又已むを得ず本船備付のホースを使用する場合と雖もその費用は備船者の負擔である。

3 船主は貨物の荷揚後備船者の請求があれば陸上パイプラインの水押しを行ひ、その間に要した時間は碇泊期間に算入する。

本条は船積に於ける危険と費用、荷揚に於ける責任の限界点等荷役に關する規定で、タンカーに於ける慣習を明文化したに過ぎない。外国書式ではこのほか解より積取の場合、港則に依り本船の火氣使用を禁ぜられた揚地に於て荷役する場合等につき規定を設けているが、これらは何れも特約的事項であるから本文には採用しなかつた。

外国書式の条項を例示すれば次の通りである。

WARSHIPOLVOY:—7. PUMPING IN AND OUT. HOSES. (a)..... Should regulation not permit fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at his expense, all steam necessary for discharging as well

as loading, but the Owner shall pay for steam supplied to the Vessel for all other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel, if permitted, to have fires on board, shall, if required, furnish steam to lighters at Charterer's expense for pumping cargo into the Vessel. LONDON FORM:—4..... The Steamer to supply her pumps and the necessary steam in all ports where the regulations permit of fire on board, as well as the necessary hands. If fires not allowed on board the Charterers to find steam at their expense for loading and discharging purposes.

荷役に於ける船主備船者間の責任限界点が本船のホース取付口にあることは、タンカーの特殊性に鑑み当然であるが、荷揚の場合には本船のポンプを使用して貨物を押し出すため、特に但書を設けて責任の限界を明らかにした。

第三項後段は前条第一項の「荷役完了後」の文言と關連する注意規定で、水押しが終了して始めてホースを取外すわけである。尙「水押し」とは業界の慣用語で空氣により押し戻す場合も包含すること勿論である。

第十三條 【沖積・沖取及び轉錨】 本船が吃水の關係上積揚地に於て沖積又は沖取りをする場合の危険と費用並びに同一港内ニ力所以上にて荷役する場合その轉錨に要す

る一切の費用は備船者の負擔である。

本船が吃水の關係で積揚地に於て沖積、沖取りすることは現在タンカーでは殆んどないが、絶無とも云えないので一般海運原則として規定した。「沖積、沖取」は右のほか積み換えのために行う場合があるが、斯かる場合は概ね備船者の都合に依るものであるから、その危険と費用とは当然備船者の負担であり、改めて規定するまでもない。

又同一港内二箇所以上に於て荷役する場合の転錨は、備船者の利益のためにすることであるから、転錨時間については前記第十条「碇泊期間の計算」第五項に規定すると共に、その費用については備船者の負担とする旨を本条に於て規定した。

第十四條 【加熱】 備船者の請求により貨物に加熱を必要とする場合これに要した本船燃料・罐水の費用は備船者の負擔である。

2 荷揚のため貨物に加熱を必要とする場合これに要した時間は碇泊期間に算入する。

タンカーの貨物の中には、例えばパラフィン系原油の如く、温度によつて粘度に相違を来し、荷役の場合ポンプに吸込むことが困難となるものが少なくない。従つて斯かる貨物に対しては、揚地に於ける本船ポンプの荷揚作業を容易にし、碇泊時間の

短縮を図るため当然貨物を加熱する必要がある。然し乍ら貨物の種類によつては備船者側から特に加熱を請求する場合があるので、この加熱に要した費用は当然備船者の負担なる旨を明記したわけである。外国書式では例えは、

WARSHIPOLVOY :-17. HEATING. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested. Notwithstanding any other provision herein the Owner shall not be responsible if such temperatures are not maintained by reason of any cause beyond the Owner's control and the laytime and demurrage provisions herein shall remain in full force and effect. The burden of proving the failure to exercise due diligence shall be on the Charterer or person claiming damage or other relief. Whenever the Owner's failure to maintain temperatures is excused under this or any other provision of this Charter, Charterer shall assume all risks of delay during discharge due to the nature or condition of the cargo and shall pay demurrage if any.

の如く、備船者の要求があつた場合、本船が相当の注意を払つて加熱作業に努力したに拘らず、要求された温度を保持し得なかつたとすれば、船主はその結果について何等責任はないと規定しているが、航海中貨物の温度を一定に保持することは困難な場合があり、又加熱装置を有

しないタンカーもあるので、本書式に於ては紛議を避ける建前から、船主を義務づけるが如き条項は設けなかつた。第一条で「加熱装置の有無」につき記入欄を設けたのも、斯かる場合の紛議を防止する趣旨によるものである。

第二項は揚地碇泊期間中荷場のため貨物に加熱をなした場合の規定で、この場合の加熱は荷役に附随する行為であるから、ランニング方式の建前からも当然碇泊期間に算入されるわけである。

第十五條 【船積不能】 船長が暴風雨、減水、變亂その他天災不可抗力のため到底船積を終了する見込みがないと認めたとときは船主又は船長は備船者に通知し貨物の全部又は一部を積残して直ちに本船を發航させることができる。但し事前通知できない場合は發航後遅滞なくこれをしない場合はならない。

2 前項の場合積入れた貨物の運賃は第一條の規定に従つて計算し積残貨物の處分については船主はその責に任じない。

本条は第十六條「荷揚不能」、第十七條「結水」と共に、本船の安全を図るため船主に認められた権利に関する条項で、運送契約書の条項を基礎として規定したものである。

条文では「到底船積を終了する見込みがないと認めたととき」だけであつて、「積地に入港できない場合」

については規定していない。これにつき次の如き提言があつた。即ち、船主としては如何なる場合と雖も本船を積地へ廻航させる義務があり、入港不能の際は第一条の解約期日まで本船を待機させなければならぬ。更に備船者が解約権を行使しない場合には待機の状態がそのまま継続することになるが、本船は未だ荷役準備整頓の通知を發していないから滞船料は發生せず、船主は莫大な損害を蒙ることになる。殊にタンカーは一般貨物船と異り、他に代替物を見出すことが困難であるから、この点詳細な規定が必要であると。然し乍ら斯かる場合の入港不能は不可抗力に基因するものであるから、第廿條「相互免責」に依り処理すべきものと解する。

又、「到底」の語は、船長の独断で本船を發航されては備船者として非常な迷惑を蒙るので、濫用を防ぐ意味から客観的に判断するとの趣旨を強調したものである。

第二項は斯かる場合に於ける運賃請求に關し、船主は積込んだ貨物の運賃は当然支払を受けるが、積残した分については請求せず、同時にそれに対しては損害賠償の責を負わなると云う趣旨の規定であつて、船舶の安全確保と云う建前からみて当然のことを規定したにすぎない。

尙運送契約書第十四條「船積不能」では例示事項中に「結水」の語があるが、本書式では独立条項とし

第十七條「結水」に規定した。

第十六條 【荷揚不能】 船長が前條と同一の理由により到底揚地に入港し又は荷揚をなすことができないと認めたとときは備船者の危険と費用とをもつて附近の安全な場所に荷揚することができる。

2 前項の場合船長は能う限り備船者に通知の上本船をその指定する適當な場所へ回船し荷揚するものとする。このために生じた滞船、離陸及び航海距離の延長に基づく危険及び一切の費用は備船者の負擔である。

3 前二項の場合運送に關する船主の一切の責任は右の荷揚によつて終了する。

本条もまた前条と同一趣旨に基き、本船の安全を確保するため、船長に広範圍の権限を与えんとするもので、船長の判断により随意荷揚した場合にはその危険と費用とは備船者負担とし、時間的損失については備船者無関係との原則を第一項に規定した。

然し乍らタンカーの貨物はドライ・カーゴの如く随所に荷揚し得るものではなく、タンク等貨物收容設備のある場所に限定されるわけである。即ち之等の關係から備船者の立場をも考慮し、出来得れば備船者の指図をうけてその指示する場所に荷揚すると云う趣旨の下に第二項を設けた。従つて第二項は備船者の利益

を考慮した規定であるから、この場合にはそのために生じた「滞船、離路及び航海距離の延長」に伴う危険及び費用は傭船者の負担とした次第である。

第三項は本条の荷揚によつて船主は契約上の運送責任から解放せられる旨を明記したものである。但し前私運賃等船主の既得確定債権に影響を及ぼすものではない。

第十七條 【結氷】 船長が結氷又はその虞れがあるため到底積揚地に入港できないか又は碇泊できないと認めるときは船長は遅滞なくその旨を傭船者に通知し、附近の安全な港へ避難の上傭船者の指圖を受けるものとする。このために生じた滞船、離路及び航海距離の延長に基ずく危険及び一切の費用は傭船者の負擔とする。

本条は既述の如く（第十五條「船積不能」の説明参照）「結氷」に関する規定を独立条項としたものである。即ち「結氷」は「暴風雨」「減水」の如き不可抗力と異り、事前に予測し危険を避け得る点に於て、謂わば相対的不可抗力とも云ふべき事柄であるからこれを別条とし、斯かる場合には傭船者の指圖に従うべき旨規定した。尤も「結氷」は船主としても予測し得るから「結氷」による荷役不能の責任を傭船者のみに帰せしめることは酷ではないかとの意見も

あつたが、外国書式に於ても同様の取扱をしてゐる実情に鑑み、右の如く規定した次第である。左に外国書式の条項を示す。

LONDON FORM: — 15. If on Steamer's arrival off the port of loading or discharge there is danger of the Steamer being frozen in, the Captain shall communicate with the Charterers by telegraph, who will telegraph him in reply, giving orders to proceed to one of the other ports mentioned above, where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading and reception of Oil in bulk, or to remain at the original port at their risk, and paying for the time that the Steamer may be detained, at the rate of per running day.

WARSHIPLOY: — 14. ICE. The Vessel shall not be ordered to or bound to enter any icebound port or place or any place where lights, highships, marks or buoys on Vessel's arrival are or are likely to be withdrawn by reason of ice or where there is risks that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to enter, reach or leave the place. The Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he shall have the liberty to sail to another place or port which is free from ice and at which there are facilities for loading or discharging cargo and there await Charterer's further instructions. The

whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of ice or other conditions until her arrival at an ice-free port as well as any detention by reason of ice or any of the above causes shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I. 条文中「附近の安全な港へ避難の上傭船者の指圖を受けるものとする」との文言は、本船保護の建前から先づ附近の安全な港へ避難の上、タンカー荷役の特殊性に鑑み傭船者に積揚地変更の指示権を与えることとし、契約は飽く迄も存続せしめる建前をとつた。

而して積地に入港後結氷の虞があるため貨物を積残して発航した場合の運賃關係については、前記の如く「結氷」が相対的不可抗力で事前に予測して危険を避け得る点に鑑み、第十五條の「船積不能」条項を適用せず「デッド・フレイト」条項（第八條）を適用することになる。尙本条は傭船者の利益を考慮した条項であるから、代替港に至る航海費用は距離の如何を問はず、一切傭船者の負担とする旨明記した次第である。

第十八條 【航路變更】 本船は人命・財産若しくは船舶の救助又は救助のための曳船、避難、燃料その他の必要品の積込、船員又は貨客に關する事故その他已むを得ない事由のため各港發着の日時、寄港地、航海の順序若しくは航路を變

更し又は航路外に出ることができ
る
2 前項の場合に於て船主又は船長はその旨を遅滞なく傭船者に通知し
なければならぬ

本条は運送契約書の文言を少しく修正の上とり入れたものである。即ち運送契約書中の「必要品」は「燃料、食料、飲罐水其の他船用品」を簡約化したものであるが、「燃料」は特に重要なものであるから、疑義を避けるため本書式では「燃料その他の必要品」と改めて意味を明確にした。

又燃料補給に關し、外国書式では「貨物積載の前後を問はず、又直接或いは慣習的航路上にあると否とに拘らず、燃料積込のため任意の港に自由に寄港することができぬ」（後掲 Protection & Indemnity Bunkering Clause 参照）と規定しているものもある。本条に於ても斯かる条項を設けては如何との提言があつたが、右条項は今次大戦に際し燃料事情が逼迫した結果案出せられた便法とみるべく、海運原則とは相当懸隔があるので採用しなかつた。

Protection & Indemnity Clause: The Vessel in addition to all other liberties shall have liberty as part of the contract voyage and at any stage thereof to proceed to any port or ports whatsoever whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes to the ports of loading or discharge

named in this charter and there take oil bunkers in any quantity in the discretion of owners even to the full capacity of fuel tanks, deep tanks and any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.

第二項では航路変更の場合、その旨を備船者に通知する様船主又は船長に義務づけているが、外国書式では次に示す通り通知義務については何等規定してゐない。

LONDON FORM : — 12. The Steamer to have liberty to tow or to be towed, and to assist Vessels in all positions of distress, or to call at any port or ports, for Coal or Fuel supplies.

WARSHIPOLVOY : — 22. DEVIATION CLAUSE. The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person on board, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.

右につき本項は船主にとつて酷くはないかとの意見も出たが、元來これは昭和廿七年三月運送契約書改訂の際、荷主側の希望によつて挿入せられたもので、当時も船主側からは

反対意見があつたが、實際上慣行されてゐることであり、しかも無線電信の發達した現在では寧ろ明文として規定する方がよいと云う訳で挿入せられたものである。依つて委員会でも種々検討の結果、保険会社から Institute Cargo Clause (All Risks) の第三項 Deviation Clause 及び Note に、又和文貨物海上保険普通約款第六条第二項に、航路変更の事情が發生した場合には被保険者は保険会社へ通知する旨規定してゐる故、契約を円滑に履行するためにもこの儘存置され度との発言もあり、荷主側の要望をも考慮して斯くの如く規定した次第である。

INSTITUTE CARGO CLAUSES

(ALL RISKS) : — 3. (Deviation Clause.) Held covered at a premium to be arranged in case of deviation or change of voyage, or other variation of the adventure by reason of the exercise of any liberty granted to the shipowner or charterer under the contract of affreightment, or any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

NOTE — It is necessary for the assured to give prompt notice to Underwriters when they become aware of an event for which they are "held covered" under this policy and the right to such cover is dependent on compliance with this obligation.

貨物海上保険普通保険約款 — 第六條

當會社ハ左ノ場合ニ於テハ爾後生ズベキ損害ヲ填補スル責ニ任ゼズ但シ保險契約者、被保險者又ハ此等ノ者ノ代理人(上記ノ者ガ法人ナルトキハ其ノ理事、取締役又ハ法人ノ業務ヲ執行スル其ノ他ノ機關)若ハ使用人ガ何レモ其ノ事實ヲ知ラズ且之ヲ知ラザルコトニ付重大ナル過失ナキトキ又ハ此等ノ者ニシテ其ノ事實ヲ知リタル者アル場合ニ直ニ之ヲ當會社ニ通知シ當會社ノ承諾ヲ得タルトキハ此ノ限ニ在ラス

一 (略)
二 保險證券記載ノ航海ヲ變更シ若ハ變更セントシテ其ノ實行ニ着手シタルトキ又ハ船舶其ノ他ノ輸送用具ガ航路以外ニ出デタルトキ但シ切迫セル危険ヲ避クル爲又ハ人命救助ノ爲ニスルトキハ此ノ限ニ在ラス
三 (以下略)

第十九條 【水先人の使用】 水先人を使用する場合は本船の自由とする

運送契約書の場合と同様、強制水先区に於て水先人を使用することは船主当然の義務であるが、右以外で水先人を使用することが慣習となつてゐる港湾、水路等に於て水先人を使用しなかつた場合、万一事故が發生すると当事者間に紛議を生じ易いので、船主の立場を保護するために設けた条項である。

第廿條 【相互免責】 官憲又はこれに類する者の抑留・強制使用その

他の處分、軍事行爲、内亂、暴動、海賊、匪賊、船長その他の船員の匪行、船員その他の者のストライキ又はロツクアウト、火災、爆發、衝突、坐洲、坐礁、沈没、本船々々、機關に生じた損傷、投荷その他の天災不可抗力に起因する事故に對しては當事者は互に補償の責に任じない

本条は本契約の遂行上障害となる虞のある事項の處理に關する条項で、「天災は所有者の負担とする」との古来の原則に従い、本条に掲げる不可抗力に基因する事故については當事者は互に補償の責に任ぜず、一、船舶自体の損害は船主負担、二、積荷に關する損害は備船者負担、

の趣旨を明示したものである。但し本条の免責は決して運賃關係に及ぶものではなく、この問題は第廿二條の「運賃その他の請求權」に依り處理せられる。

尙運送契約書第廿條には「強制使用」に關する規定があるが、これは國家が非常權を發動して強制使用を行つた場合のみを特に限定して、その場合に限り船主の契約解除權を認めると云うにある。即ち相互免責条項に掲げられた不可抗力の事項に對する一種の特約に過ぎない。しかも現状では余り必要も感ぜられず、又その虞がある様な場合とか、長期契約をなす場合には特約として挿入せ

は足るわけであり、随意契約の場合に於ても船主が備船者の承諾を得ずして勝手に取極めをなすことは考えられないので「但書」は削除し、「強制使用」の語のみ本条に挿入することとした。

本条に関連して、相互免責条項は自損自弁の原則を述べただけで契約の解除については何等の規定もないから、別に不可抗力による契約解除の条項を新設しては如何との意見が出た。しかし不可抗力の場合必ずしも契約解除となるわけではないから、斯かる条項を設けると解除権を拡大することゝなつて不合理であるし、又解除権を当事者双方に与えるか、船主のみに与えるかについて問題がある。(一部には「強制使用」の場合は船主のみ解除権を興えるべきであるとの意見もあった)。元來海上運送に於て、不可抗力に依り契約を解除する根拠は英法に謂う「目的達成不能(Frustration)の法理」に出ずるので、その事由が契約の根底に影響を及ぼし、本来の目的を喪失せしめた場合に契約が消滅するとみるのである。而して本条も右 Frustrationの法理を基礎とするものであるから、従来の海運慣習を覆すが如き一般的解約条項を設けることは、却つて解釈を混乱せしめることゝなつて好ましくないと云うに意見一致し、旧來の条項を採用するに止めた。

第廿一條 【船主免責】 船主は運送

中の貨物の減耗、收縮、變色、變質及び二種類以上の貨物を運送する場合に於ける混合等の事故については賠償の責に任じない、但し船主又はその使用人の故意又は重大な過失による場合はこの限りでない

タンカーの主要貨物である油類は温度の変化により收縮、変質等化学的变化を起すばかりでなく、揮発性のものにあつては減耗を来し、更に二種類以上の貨物を積載した際の混油も場合に依つては避け難いものであるから、これらタンカーの特殊事情を考慮し、船主免責に関する条項を具体的に明記した。外国書式中には貨物油の漏洩(Leakage)を免責事由として規定しているが、本船のカーゴワーヂネスとも関係のある事項で、却つて誤解を生ずる虞もあるので、文言として挿入することは避け当事者の協議により解決することとした。

第廿二條 【運賃その他の請求権】

本船が積地發航後本船の事故その他の不可抗力によつて航海を中止した場合でも船主、船長又はその代理人は第二十條の規定に拘らず運賃、附隨の費用、滞船料、立替金及び共同海損又は救助のための費用等備船者の負擔しなればならない金額についての請求権を失ふこととはない

2 前拂運賃は貨物の滅失又は毀損、航海又は運送の中止その他いかなる場合においても返還しない

本条は船主の確定債権を確保する趣旨の条項である。

既述の如く不可抗力に基因する損害の処理については第廿条「相互免責」に於て自損自弁の旨規定したが、同条は運賃關係を包含しないので、第一項に於て運賃等本来備船者が負担しなければならぬ金額については、如何なる場合に於ても船主はその請求権を主張すべき旨明記した次第である。

第二項は特に前払運賃について規定したものである。即ち前払運賃は返還しないのが世界的海運慣習であるが、戦後この慣習が無視せられて居り、殊に我が國に於ては商法第七百六十六條によつて同第五百七十六條が準用せられることになつてゐるため、運送人の立場を不当に侵害することが少くない。依つてこれを是正する意味に於て右慣習を明文化したわけである。

第廿三條 【貨物の留置】 船主、船長又はその代理人は本契約による一切の請求金額について貨物を留置し且つその支拂を受けるため貨物を競賣することができる、但し船主、船長又は代理人は右の權利を行使しない場合でも備船者及び荷受人に對して前記金額の請求権を失ふこととはない

本条も船主の債権を確保するための条項である。茲に謂う競売は競売法に基く競売を意味することは云うまでもない。但書は貨物を引渡した後でも請求権を失ふことはない云う当然のことを述べているに過ぎないから、削除しては如何との意見も出たが、削除すると却つて紛議を生ずる虞もあるので、右の趣旨を明記することとした。

因みに外国書式にも左記の通り同様の規定がある。
WARSHIPOLVOY:—25 LIEN.
The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, dead freight, demurrage and costs, including attorney's fees, of re-covering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any bills of lading covering the same, or of any storageman.

第廿四條 【共同海損】 共同海損に關しては西曆千九百五十年のヨーク・アントワープ規則に従つてこれを處理する

共同海損に關しては西曆千九百五十年のヨーク・アントワープ規則に従つて處理精算するとの趣旨である。

第廿五條 【補償】 船長が備船者又はその代理人の請求により船荷證券その他の類似證券に署名した場

合本契約條項と矛盾する一切の責任と義務に對しては總て傭船者が補償しなければならない

本契約書の下に於て更に船荷証券等が發行せられ、而も兩者の條項に矛盾がある場合には種々紛議を生ずることは内外共その事例に乏しくない。これを避ける意味で、斯かる場合には傭船者が船主に補償する趣旨の條項を設けるのが通例で、本書式でもこれを採用したわけである。

因みに外国書式の條項を例示すれば次の如くである。

WARSHIPOLVOY.—24. BILLS OF LADING. Bills of lading in the form appearing below for cargo shipped shall be signed by the Master as requested. Any bill of lading signed by the Master or Agent of the Owner shall be without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charter and shall be subject to all such terms, conditions and exceptions. The Charterer shall indemnify the Owner, the Master, and the Vessel from all consequences or liabilities that may arise from the Charterer or its agents or the Master or Vessel's agents signing bills of lading or other documents inconsistent with this Charter or from any irregularity in papers supplied by the Charterer or its agents, or from complying with any orders of the Charterer or its agents.

第廿六條 【仲裁】 本契約に關して
當事者間に争き生じたときは双方

は社團法人日本海運集會所に仲裁判斷を依頼しその選定に係る仲裁人の裁定を最終のものとしてこれに従う

2 前項の仲裁判斷の依頼は當事者の一方より單獨にこれを行うことができる

3 仲裁人の選定その他仲裁手續に關する一切の事項は社團法人日本海運集會所すの定める所による

4 本條に關する訴訟の管轄は神戸地方裁判所とする

他の集會所書式と同一趣旨に基くものである。(詳細については「海運」

第二九三號掲載「定期傭船契約改訂理由」第三十五條仲裁條項の説明參照)。

「結語」
右契約を證するため本書二通を作り各自記名調印の上互に一通を保有する

昭和 年 月 日

に於て

船主
傭船者
仲介人

署名欄の「に於て」との字句は、兩當事者が記名調印し、契約の成立した地を記入する様設けたものである。本書式には準拋法に關する條項がないので、此の點に關する紛議を防止する趣旨から設けた。即ち法例第七條に依り行為地法に従う趣旨である。

法例第七條 法律行為ノ成立及ヒ效力

ニ付テハ當事者ノ意思ニ從ヒ其何レ

ノ國ノ法律ニ依ルヘキカラ定ム

當事者ノ意思カ分明ナラサルトキハ
行為地法ニ依ル