

裸傭船契約書式改定趣旨書

社団法人 日本海運集会所
書式制定委員会
裸傭船契約書式改定審議小委員会

(社)日本海運集会所書式制定委員会(委員長 水谷豊氏, 副委員長 小原順氏)は, 昭和61年10月30日開催の昭和61・62年度第2回書式制定委員会において, 裸傭船契約書式は昭和27年に改定されて以来数次の改定があったが, これらの改定はいずれも一条項の部分的な簡単なものであった^(註1)ため, 実質的な改定より35年が経過した今日, 現状にそぐわない箇所もあるのではないかと^(註2)いうことで, 改定を決議した。改定審議は, 裸傭船業務に携わっている実務者を中心として行うこととし, 書式制定委員会の下に裸傭船契約書式改定審議小委員会(以下「小委員会」という)が設置された。小委員会委員は以下の各氏である。小委員会は, 昭和62年7月16日に第1回委員会を開催して以来, 昭和63年3月31日に開催された会議まで合計13回の会合をもって改定案を作成した。同案は, 昭和63年5月9日に開催された昭和61・62年度第4回書式制定委員会において承認されたので, ここに公表する。(書式は1部500円で頒布)

裸傭船契約書式改定審議小委員会

(**印議長, *印副議長, 職名は委嘱時, ()内は前任者, 敬称略, 順不同)

(船主)

長谷部 安 俊	東慶海運	社長
村 上 重 之	富士汽船	営業部長代理
**内 藤 雄 一	邦洋海運	社長
小 野 宏 志	八馬汽船	営業第1部課長

(傭船者)

稲 垣 一 郎	山下新日本近海汽船	近海部副部長
*小 山 清 継	昭和海運	業務部長
熊 谷 光 正	日本郵船	法務保険室法規課長代理

(青木哉)

吉 田 克 衛	川崎汽船	企画部第1課長代理
吉 田 進	大阪商船三井船舶	法務保険部法規課長

(仲立)

山 田 裕 彦	宝運 SHIPPING	課長代理
---------	-------------	------

(保険)

小 林 重 雅	住友海上火災保険	海上業務部次長兼契約管理課長
齊 藤 和 夫	日本船主責任相互保険組合	損害調査二部長

(事務局)

荒 川 太 郎	書式仲裁部第1・2部長代理
田 代 健 二	書式仲裁部第1・2部

(注1) 裸備船契約書式の制・改定経過

- ① 本書式は、昭和22年の制定であるが、昭和16年に制定された「船舶賃貸借契約書」が基になっている。
- ② 昭和27年の改定により現行書式の体裁内容となった。
- ③ 昭和46年7月の改定は、海運集会所本部が神戸より東京へ移転したことにより、仲裁条項を修正したものである。
- ④ 昭和49年7月の改定は、1950年ヨーク・アントワープ規則が1974年に改定されたことに伴い、「1950年のヨーク・アントワープ規則」を「1974年のヨーク・アントワープ規則」としたものである。
- ⑤ 昭和52年9月の改定は、第13条に「海難その他の事由により本船を委付するときは当事者が協議の上でこれを決定する」とした委付規定があったが、船主責任制限法の制定（船舶の所有者等の責任の制限に関する法律、昭和50年12月27日制定、昭和51年9月1日施行、昭和57年改正）に伴う法律の改正により、船主責任制限に関する委付主義（商法716条）が廃止されたことに伴い、当条項を削除したものである。

(注2)

- ① 現在のファイルシステムからすると「縦書きのA3変形サイズは不便である」、また「文体が古い」、「句読点がないため、読みづらい」という批判があった。
- ② 1974年にBIMCO (Baltic and International Maritime Council / ボルチック・国際海運協議会、1905年設立、コペンハーゲン、船主の立場よりの海事契約書式の制・改定を行っている。ジェンコン、ボルタイムが有名)は、新しい感覚での“Bareboat Charter”を作成した。その制定趣旨書では以下のように述べている。

During the last few years a growing interest in bareboat chartering has been witnessed and a number of inquiries received by BIMCO had shown that there appeared to be a need for a standard charter with clear up to date conditions to meet this expanding field of business.

- ③ 「……英国及び米国においては、最近に至り、海底油田または、海底資源の調査、開発の進展、船舶に対する融資についての新たな意義の発見等の見地から、また、関連会社間における船舶利用等についての実現可能な手段として、デマイズ・チャーターの方法による船舶利用が増大する傾向となって来たといわれる。」(吉本英雄「備船契約解釈の基礎理論」1986年4月、32頁)
- ④ 裸備船契約書式の年間頒布数は、昭和58年度617冊(1冊10枚綴り)、昭和59年度248冊、昭和60年度355冊、昭和61年度304冊、昭和62年度329冊であった。

1. 審議方針

船舶という高価な財貨を他人に任せるといふ裸備船契約の性質から、契約は、親子会社又は系列会社間のような強度の信頼関係にある会社間で締結されるのが通常である^(注)ためか、これまで特に改定を要求された条項文言はなく、書式制定委員会においても、特に改定が必要であるとした字句又は条項の具体的な指摘はなかった。そこで、書式の体裁を現在一般的に使用されている契約書式の体裁に改めることとし、また各条項を逐条的に検討しながら文言を今日的に直すこととした。

(注)「裸備船が行われるのは、船主と備船者間に特別な資金関係があるか、または運航業者が財政上あるいは税金対策から傍系会社に船舶を所有せしめるような場合である。海外では第2次世界大戦中米国海事委員会と英国との間に裸備船契約が行なわれ、また朝鮮戦争当時米国海事委員会が多数のリバテイ型船を民間会社の裸備船に出したという事例があるくらいで、通常は余り行なわれないようであるが、わが国では現在でも相当広く利用されている。」(高橋正彦「標準航海備船契約の研究—Gencon 書式を中心として—」昭和51年1月、3、4頁)

2. 審議方法

旧書式の縦書きを横書きにして作成された「たたき案」をもって、逐条的に審議を行うこととした。

3. レイアウト

旧書式の縦書きA3変形サイズを横書きA4サイズに改めた。契約締結日・地及び署名欄を除き、記載事項は第1条にまとめた。

4. 表題

従来どおり「裸備船契約書」とした。昭和16年に制定された本契約書の前身は、「船舶賃貸借契約書」としていた(注)。

(注)

- ① 「裸備船契約書……は、業界の通称となっているのみでなく民法や商法に規定された賃貸借とは必ずしも同一ではない面を多く有しているためである。」(日本海運集会所「よりよい契約のために」昭和60年5月再版、63頁 内航海運安定基金)
- ② A charter by demise of a ship without master or crew is sometimes called a “bareboat” or “net” charter. (Scrutton on Charter-Parties, 19ed. p. 47, 脚注3)
- ③ 「裸備船契約(書)……は本来当事者間の特殊関係を基礎として成立するものであるからその内容は千差万別で……賃貸借契約……もあれば備船契約の変形と見るべきものもあり……各種各様(であったが)……昭和15年に至り……裸備船契約が増加し来たためその意義を明確化すると共にこれが標準書式を制定し得れば……便利との意見が有力となり、……(昭和16年)「船舶賃貸借契約書」を……制定した…。昭和22年に占領下の海運情勢に対処するためこれを改定して名称も「裸備船契約書」と改めた。……裸備船契約をその起源について見ると、船主は単に船舶を投資の目的として備船者に貸与しその使用収益に関しては総て備船者に一任する……。故に修繕義務の如きも当然備船者の負担するところで、この点民法に於ける一般の賃貸借とは根本的な相違がある。……また裸備船はその根本に於て商法上の船舶賃貸借とは同一のものではない。即ちこれは船舶の管理請負とその使用収益とを目的とする混合契約と解するを妥当とし修繕義務の如きは当然備船者の負担するところである。」(高橋正彦「運航委託契約書と裸備船契約書、第二章裸備船契約」海運、昭和27年12月号(303号)、42頁、43頁、44頁。以下「高橋303号」と引用)
- ④ 民法601条〔賃貸借〕賃貸借ハ当事者ノ一方カ相手方ニ或物ノ使用及ヒ収益ヲ為サシムルコトヲ約シ相手方カ之ニ其賃金ヲ払ウコトヲ約スルニ因リテ其効力ヲ生ス
民法606条〔賃貸人ノ修繕義務〕(1)賃貸人ハ賃貸物ノ使用及ヒ収益ニ必要ナル修繕ヲ為ス義務ヲ負フ
(2)賃貸人カ賃貸物ノ保存ニ必要ナル行為ヲ為サント欲スルトキハ賃借人ハ之ヲ拒ムコトヲ得ス
- ⑤ 商法上の船舶賃貸借については、第703条〔船舶賃貸借の登記の効力〕、第704条〔船舶賃借人、船舶所有者の第三者に対する関係〕に規定があるのみである。したがって、その他については民法の規定(第601条-第622条)が準用されることより(上記④〔賃貸人ノ修繕義務〕参照)、裸備船契約とは根本的に異なる。

5. 逐条説明

前文

旧規定

船主	(以下船主という)と備船者	(以下備船者という)との間
に左記の条項に基き裸備船契約を締結する		

新規定

船主 _____ と傭船者 _____
 とは以下の条項に基づき裸傭船契約を締結する。

文言を若干改め句読点を置いたのみ。

第1条

(1) 1欄：「船舶の明細」（現行：「船舶表示」）

本欄をもって船舶の主要項目が一覧できるように相当に詳しく欄を設けた。裸傭船者が傭船船舶を定期傭船等に再傭船する場合を考慮したものである（なお、「再裸傭船」については、第15条の解説参照）。

新設されたもの：

- ① 「船種」：現行書式の船名欄にある「 _____ 船」に当たるもので、一般貨物船、セメント専用船、土運船、砂・砂利専用船、自動車専用船、石灰石専用船、石炭専用船、油送船、特殊タンク船などの船種（用途）を記入。
- ② 「船籍」：日本籍船の場合は、船籍港を記入。外国置籍船（便宜置籍船等）は置籍国を記入。
- ③ 「信号符字」：「船舶番号及び信号符字は、船主が海運局に本船を登録した際、海運局において付するものであり、船舶国籍証書の中に記載されている。船舶番号は本船が登録されている限り、船主その他の事項の変更登録があったとしても変更せず、本船と同一の船舶番号は無い。信号符字は、船名、船舶番号と同様、船舶の同一性を判断するための手段となるが、信号符字は国際的な基準に基づくものであって、本船に無線電信がある場合、その船舶の呼び出し符号と一致するものである。」（日本海運集会所「内航タンカー定期傭船契約書の解説」昭和46年2月、6頁）
- ④ 「内航許可番号」：内航船は、内航海運業法第21条（船舶に関する表示）に基づき許可番号を有するので、船舶特定の便宜のためにこれを記入するようにした。
- ⑤ その他：「製造者名」、「艙内載貨容積」、「夏期満載喫水」、「荷役設備」欄が加えられた。「製造者名」の新設は、海難事故による修理時にこれがわかると便利であること、船舶のその他の明細等を知りたいときに都合がよいことなどの理由による。

変更の箇所：

- ① 「製造年月」を「進水年月」と「竣工年月」とに分けた。付保の際の船齢起算時点^(注1)、官庁への諸々の届け^(注2)が「進水年月」を基準とすることを考慮したものである。

(注1) 「建造年」とは、本船の「船舶国籍証書」に記載されている「進水の年月」をいいます。(住友海上火災保険「船舶保険案内」1986年8月、12頁)

(注2) 船舶安全法施行規則第1条11項：この省令において「船齢」とは、船舶の進水の年月から経過した期間をいう。

- ② 「夏季積載総重量噸数： _____ 噸（2,240 封度を1噸とする）」を「夏季積載総重量トン数： _____ メトリックトン」と実務に合わせ変更。
- ③ 「満載航海速力：1時間約 _____ 浬」を「満載航海速力：約 _____ ノット」と実務に合わせ変更。
- ④ 「中間検査期日」、「定期検査期日」欄を合わせ、「次回検査期日」とし、記入欄を「定期」

「中間(1)」, 「中間(2)」と区分けした。

- ⑤ 「燃料消費高：1昼夜に付日本上等炭／油約 〇 噸」を「1日当たりの燃料消費量：重油約 トン／ディーゼル油約 トン」と実務に合わせ変更。
 - ⑥ 「公称馬力」を「公示出力」とし、また「 〇 馬力／ 〇 キロワット」として、いずれの単位でも書き込みができるようにした。
- (2) 2欄〔備船期間〕：字句，送りの変更以外は現行どおり。
- (3) 3欄〔引渡し期日〕：「昭和 年 月 日」を削除した以外は現行どおり。
- (4) 4欄〔解約期日〕：新設欄である。なお，第3条を参照。
- (5) 5欄〔引渡し場所〕，6欄〔返船場所〕：従来どおり。
- (6) 7欄〔通知義務〕
- 旧規定は6欄で以下の文言であった。

船主は引渡し場所及び予定日を，又備船者はその返船場所及び予定日を夫々 〇 日前相手方に通知のこと

これを以下のとおり改定した。

船主は，引渡し場所及び予定日を 〇 日前までに，また備船者は，返船場所及び予定日を 〇 日前までに相手方に通知のこと。その後に変更があるときは，直ちに相手方に通知のこと。

予定日の通知が，引渡しと返船との際に異なる場合があることを考慮し，それぞれ記入できるようにし，また通知後の変更についての注意書きを置いた。

(7) 8欄〔航行区域〕

旧規定の「但し保険証券面記載の区域内とする」を削除した。

備船契約上の可航水域（航行区域）は，契約当事者である船主と備船者との間で取り決めるべきものであるが，当然のことながら，本船の法律上の航行区域^(注1)の範囲内であることが絶対条件である。

船舶保険の契約者となる備船者^(注2)は，保険契約を締結するに当たって，この法律上の航行区域と本船の就航水域の両方を考慮に入れて，保険契約上の可航水域（航路定限）^(注3)を決定することとなる。したがって，保険契約上の可航水域の拡張について，法律上の航行水域の範囲内の場合であっても原則的に禁止する現行の「ただし書」は，備船契約上の規定としては適当ではない。

(注1)

- ① 船舶安全法施行規則第5条：法第9条第1項の規定により定める航行区域は，平水区域，沿海区域，近海区域又は遠洋区域の4種とする。
- ② 船舶安全法施行規則第7条：管海官庁は，船舶の大きさ，構造，設備若しくは用途又は航路の状況を考慮して必要があると認める場合は，区域又は期間を限定して航行区域を定めることができる。

(注2)

「船舶保険においては船舶を現実に運航管理する者したがって告知・通知義務を遺漏なく果たしうる者だけが保険契約者と認められる，との慣行が行われている。船舶を……運航する場合，定期備船の場合は船舶所有者が，裸備船の場合は裸用船者がそれぞれ契約者となる。」（東京海上火災保険「損害保険実務講座，船舶保険」有斐閣，

127頁)

(注3)

① 「航路定限」とは船舶保険上、保険の目的である船舶が航行することを認められている水域を云います。
(大正海上火災保険「航路定限図」まえがき)

② 船舶保険普通保険約款第4条第2号

当会社は、次の場合においては、その時以降に生じた損害をてん補する責に任じない。……(2)船舶が保険証券記載の航路定限の外に出たか若しくは出ようとしてその実行に着手したとき……ただし、切迫した危険を避けるため若しくは人命を救助するためであるとき、又は当会社の書面による承諾を得たときは、この限りでない。

(8) 9欄〔備船料・支払場所・方法〕

旧規定

壹暦月間金	円也 (重量壹噸に付金	円也の割)
毎	カ月分宛	に於て前払のこと

新規定

1 暦月間金	円。毎月	日までに	銀行	支店
	名義の	口座	に前払いのこと。	

備船料は、現在では月払額をもって決定されるのが一般的であるので、「(重量壹噸に付金 円也の割)」を削除した。

銀行への送金をもって備船料の支払いとするのが通常なので、これに合わせ改定。

支払日が銀行休業日に当たる場合の、支払日に関する規定を置いてはどうかとの意見があった。第17条で「支払期日を4日(日曜日・休日・銀行休業日を除く)経過しても支払われないときは」「故意若しくは重大な過失」があった場合と並列させて規定を設けたので、これにより支払日が銀行休業日に当たるときは、次の銀行営業日での支払いも許されることになろう。しかし、本欄により原則は前払いであるので、本来は銀行休業日の前日に支払うべきであろう。

(参 考)

BARECON A, Cl. 9 [HIRE]

- (a) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel at the lump sum per calendar month as indicated in Box 23 commencing on and from the date and hour of her delivery to the Charterers and at and after the agreed lump sum for any part of a month. Hire to continue until the date and hour when the Vessel is re-delivered by the Charterers to her Owners.
- (b) Payment of Hire, except for the first and last month's Hire, if sub-clause (c) of this Clause is applicable, shall be made in cash without discount every month in advance on the first day of each month in the currency and in the manner indicated in Box 24 and at the place mentioned in Box 25.
- (c) Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular calendar month and advance payment be effected accordingly.
- (d) Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted accordingly.

- (e) In default of payment beyond a period of seven running days the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter.
- (f) Any delay in payment of Hire shall entitle the Owners to an interest of 10 per cent. per annum.

(9) 10欄〔保険表示〕

通常、海上保険証券では、「船費」に対しても保険価額を記載するようになっている実務に合わせ、船費に対する「保険価額」欄を設けた。

「保険期間」の記入欄を削除した。これに代え、第10条1項で「傭船者は、……保険契約を締結し、本契約期間中有効に存続させなければならない。」と規定した。

(参 考)

BARECON A, Cl. 11 [Insurance and Repairs]

- (a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity risks in such form as Owners shall in writing approve, which approval shall not be unreasonably withheld.

(10) 11欄〔仲介手数料〕, 12欄〔仲裁地〕

本契約書上仲介人の存在が予定されているので(「末文」の署名欄参照), その手数料に関する欄を設け、利用者の便宜を図った。なお、BARECON Aの表面記載欄には、“31. Brokerage commission and to whom payable” とある。

〔仲裁地〕の新設については、後述第18条〔仲裁〕の解説を参照のこと。

(11) 13欄〔特約条項〕

特約が多い場合は、「別紙のとおり」又は「追加条項番号：19, 20 ……」と記載して特約があることを示す。

第2条 〔堪航能力〕

旧規定

船主は本船引渡の際本船が船体堅牢強固、機関完全で法定属具及び設備を備え航海に支障のないことを保証し、傭船者は本契約期間満了の際本船引渡当時の原状で船主に返船しなければならない

2 傭船者はその補充した属具に関しては船主に何等の請求をなすことができない

3 傭船者は船体、機関並びに各部の属具備品でその使用により当然生じた磨損に関しては賠償の責に任じない

新規定

1. 船主は、本船引渡しの際、本船が船体堅牢強固、機関完全で設備及び法定属具を備え、航海に支障のないことを保証し、傭船者は、本契約期間満了の際、本船引渡し当時の原状で船主に返船しなければならない。

2. 傭船者は、その補充した属具に関しては、船主に何らの請求をすることができない。

3. 傭船者は、船体、機関並びに各部の属具備品でその使用により当然生じた磨損に関しては、賠償の責めを負わない。

文言の順序と若干の修正及び送りを直し、句読点を置いたのみである。

「法定属具及び設備」を「設備及び法定属具」と並べ変えた。船舶設備規程（第三編航海用具第三章「航海用具その他の属具」）の順序に倣ったものである。

（参 考）

- ① 機船第15住力丸仲裁事件（昭和54年10月15日判断，仲裁人：今村理，片桐努，上橋偉二，日本海運集会所編纂「日本海事仲裁判断全集 第3巻」昭和56年7月，956頁）

〔事件の概要〕旧書式第2条2項に関する争い。備船船舶はガット船。裸備船期間は2年。本船の本来の航行区域は沿海区域。

備船者は、本船を近海区域で使用することを欲し、以下を特約とする。

「備船者は本船を航行区域近海に使用する。よって生じる艤装費，その他一切の費用は備船者の負担。」

備船者は本船を廃棄物投棄に使用する予定であったが，海洋投棄に対する反対運動のため本船を使用することができなかった。そのため，思うように本船の運航ができず，備船者の主張によれば，船主の要請に応じ，廃棄物投棄の仕事ができるようになるまでの間，本船を船主に返還することに合意した。本船の航行区域は沿海区域に戻され，また，備船者は，ロラン，無線装置等の保管を船主代表取締役性に依頼した。

備船者は，その後海洋投棄の仕事が見込まれたとして本船の利用を船主に申し入れたところ，船主は，本契約は本船が船主に返還されたときをもって解約されたとして主張し，備船者に本船を引き渡さず，また，ロラン，無線機の返還を拒否した。

備船者は，逸失利益2,280万円，本船の改造費，補充部品代2,182万円他合計7,450万円及びロランと無線機機の返還を拒否した。

〔仲裁人の判断要旨〕

備船者が所期の目的が達成できないため莫大な損失を負っていたこと，廃棄物の出荷時期に確実な見込みがなかったこと等により，備船者に解約の意思が全くなかったとはいえないとして，契約は本船が返還されたときに解約されたとして認定。

改造工事の一部及び船底修理のうち，本船引渡し前に船主において修理すべきものがあつたとの認定に基き，その金額を約310万円として船主負担とした。

船主が，第2条2項の「備船者はその補充した属具に関しては船主に何等の請求をすることができない」との規定をたてにロラン，無線機の返還を拒否したことに對し，「規定は，備船者が新旧交換差益の請求権を放棄することを意味するものであつて，本件におけるロラン及び無線機のように航行区域の変更に伴つて設置され，かつ取りはずし可能な機器類は，右の規定の『補充した属具』に該当しない。」と認定し，船主はこれらを返還しなければならないと判断した。

② 「磨 損」

裸備船契約は，定期備船契約と異なり，本船が備船者の管理下に置かれるので，機関部の磨滅も含める趣旨より，「損耗」と合わせ「磨損」との言葉が使用されたと思われる。（第6回裸備船契約改定審議小委員会議事録1頁）

③ BARECON A, Cl. 1 [Port of Delivery]

The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service hereunder. The Vessel shall be properly documented at time of delivery.

The delivery to the Charterers of the Vessel and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations hereunder, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be responsible for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under the Charter, provided such defects have manifested themselves within 18 months after delivery unless otherwise provided in Box 32.

第3条 〔解約〕

第1条4欄〔解約期日〕の「 年 月 日午後5時」に対応する新設条項。旧書式は、引渡し期日欄において「昭和 年 月 日迄」をもって解約期日を示したと解されるが、例えば、裸備船者が本船を定期備船に再備船する場合において、定期備船契約の解約期日との関係で、裸備船契約での解約期日があいまいであると問題とならうから、より明確にすべきとのことで独立の条項とした。また解約期限を「定期備船契約」書式に倣って午後5時までとした。

この規定により、備船者には、備船契約を続行するか、解約するかオプションが認められることを、船主には、備船者のオプション行使期間に制限を付することができることを明確にした。((参考)の①参照)

本条項の趣旨は、本船の引渡し遅延によって生ずる裸備船者の再備船上の経済的損失を防ぎ、同時に船主の引渡し義務を緩和することにある。

1. 船主が第1条4欄表示の日時まで本船の引渡し準備を整頓しないときは、備船者は本契約を解約することができる。
2. 本船の引渡し準備が同日時を越えて遅延することが明らかになったときは、船主は改めて備船者に対し新たな引渡し予定日を通知し、本契約を解約するか否かを問い合わせるものとする。
3. 備船者は、第2項の通知を受けた日から起算して7日（日曜日・休日を含む）以内に本契約を解約するか否かを船主に通知するものとする。備船者が7日以内に通知しないときは、船主の通知した引渡し予定日から起算して7日目（日曜日・休日を含む）の午後5時を新たな解約期日とする。

(参 考)

- ① 解約期日に関する原則に関して *Moel Tryan Ship Co. Ltd. v. Andrew Weier & Co* ([1910] 2 KB 844, CA) 及び *Bucnall Bros. v. Tatem & Co* ([1900] 83 LT 121, CA) 事件があり、以下のように解説されている。

「船主は、解約日までに船舶を船積港へ到着させることが明らかに不可能な場合でも、船舶を船積港へ航行させなければならない。船主がこの義務を果たせない場合は、備船者は不履行によって生じた損害につき賠償を請求することができる。」(E R Hardy Ivamy 著、日本海運集会所訳「実用海上運送契約」1987年1月、139頁)

- ② 機船MINERVA 航海備船契約紛議仲裁判断（昭和61年3月11日判断，仲裁人：阿部健一，安藤誠二，忽那隆治「海事法研究会誌」83号23頁，1988年4月）船主が解除期日を徒過し，それにより備船者に損害が生じた場合に，備船者の損害賠償請求が認められるかが争われた。

〔仲裁人の判断要旨〕

(1) 一般に、キャンセル・クローズの趣旨としては、船主が約定のキャンセル・デイトまでに約定の船舶を備船者に提供できない場合は、その事由のいかんを問わず、備船者において解除権を行使し得るという効果を生ずるので、その意味では絶対的なものである。しかしながら、船主がキャンセル・デイトをミスし、そのために備船者が損害を被ったからといって、当然に損害賠償請求権を生ずるものではない。

(2) キャンセル・クローズ自体にはキャンセル・デイトを絶対に遵守するという船主の義務は示されて(いない)。

If the Vessel has not given notice of readiness to load, by 1600 hours local time on the Cancelling date specified in Part I (B), Charterer shall have the option of cancelling this Charter Party within 24 hours. Cancellation or failure to cancel shall be without prejudice to any claims for damages Charterer may have for late tender of the Vessel's services.

(3) 備船者の損害賠償請求の根拠は、船主において備船契約上の義務違反があったこと……に求められるべきであ(る)。

(4) (船主) が本船の動静を不実表示し、本船を船積港に向かわせるのに相当の注意を尽くさず、その他(船主) の責めに帰すべき事由によって着積が遅れたという事実は認められないとして、仲裁人は備船者の請求を棄却した。

③ BARECON A, Cl. 3 [Cancelling]

Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 17, the Charterers to have the option of cancelling this Charter. If it appears that Vessel will be delayed beyond the cancelling date, Owners shall, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which Vessel should be ready, give notice thereof to Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) hours of the receipt by Charterers of such notice. If Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in Owners' notice shall be regarded as a new cancelling date for the purpose of this Clause.

④ 民法債権編，第2章「契約」，第3款「契約の解除」

第541条〔履行遅滞による解除権〕

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

第542条〔定期行為の解除権〕

契約ノ性質又ハ当事者ノ意思表示ニヨリ一定ノ日時又ハ一定ノ期間内ニ履行ヲ為スニアラサレハ契約ヲ為シタル目的ヲ達スルコトアタハサル場合ニ於テ当事者ノ一方カ履行ヲ為サスシテソノ期間ヲ経過シタルトキハ相手方ハ是ノ催告ヲ為サスシテ直チニ其契約ノ解除ヲ為スコトヲ得

第545条〔解除の効果〕

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

② 解除権ノ行使ハ損害賠償ノ請求ヲ妨ゲス

第547条〔催告による解除権の消滅〕

解除権ノ行使ニ付キ期間ノ定ナキトキハ相手方ハ解除権利ヲ有スル者ニ対シ相当ノ期間ヲ定メ其期間内ニ解除ヲ為スヤ否ヤヲ確答スヘキ旨ヲ催告スルコトヲ得若シ其期間内ニ解除ノ通知ヲ受ケサルトキハ解除権ハ消滅ス

⑤ 「解約」と「解除」

民法、商法において、条文上では「解約」と「解除」の区別がはっきりしていないが、講学上「解除」には遡及効を認め、契約の成立時に遡ってその効力を消滅させる効果があるとされ、また「解約」には将来に向かつてのみその効力を消滅させる効果が認められている。

裸備船契約は、継続的契約（例 賃貸借契約、雇用契約）であるから「解約」の語を採用した。

民法第620条〔解除の非遡及効〕

賃貸借ヲ解除シタル場合ニ於テハ其解除ハ将来ニ向テノミ其効力ヲ生ス但当事者ノ一方ニ過失アリタルトキハ之ニ対スル損害賠償ノ請求ヲ妨ケス

第4条 〔受渡し時の船底検査〕

旧第3条

本船引渡の際は船主、返船の際は備船者に於て夫々自己の費用により船底検査を行う
 2 検査の結果損傷があつたときはその修理に要した一切の費用は船底検査を行う者がこれを負担する

新規定

1. 本船引渡しの際は船主、返船の際は備船者においてそれぞれ自己の費用により船底検査を行う。引渡しの際の検査に要した時間は備船期間に含めず、返船の際の検査時間は備船期間に算入する。
2. 検査の結果損傷があつたときは、その修理に要した一切の費用及び時間は、船底検査を行う者がこれを負担する。

第1項の新規定により、引渡し前、返船前の本船に関する危険・補修義務（費用・時間）の負担関係、その義務が履行されるまで受渡しは完了しないこと及び返船時の検査に要した期間はそのまま備船料額で支払われることを明示した。

第2項に「時間」を加えて、修理時間は船底検査を行うべき者が負担することを明確にした。

第2条1項の裸備船者の返船時における本船の原状修復義務にこたえて、船底検査のみではなく、本船全体を検査できるようにすべきではないかとの意見もあったが、船底以外の部分は、「検査証書」その他の検査記録で本船の状態を確認できると、実務では両者立合で船底以外の箇所も検査しているのでその必要はないとした。

（参 考）

- ① 「『船底』とは水線下の船体部分及び推進器、舵等を含む……。」（高橋正彦「運航委託契約書と裸備船契約書、第二章裸備船契約書」、『海運』昭和28年1月号（304号）。（以下「高橋304号」と引用）、91頁）
- ② ノルウエー・シッププロカーズ・アソシエーション制定の船舶売買契約書（SALEFORM 1987）第6条では「船底水線下部」を夏期満載喫水線以下の部分と規定する。

In connection with the delivery the Sellers shall place the vessel in drydock at the port of delivery for inspection by the Classification Society of the bottom and other underwater parts below the Summer Load Line.

③ 「『一切の費用』とは船底検査に要した一切の費用及び検査の結果発見（さ）れた損傷の修理費用を包含する……。」（高橋 304 号，89 頁，91 頁）

④ BARECON A, Cl. 5 [Surveys]

The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and re-delivery hereunder.

第 5 条 〔1 か月未満の傭船料計算方法〕

旧第 4 条

1 か月に満たない期間の傭船料はその使用した月の日数により日割計算とし，1 日（24 時間）未満の端数は時間割を以て計算する
2 第11条の場合に於て傭船料の返還を要するときは船主は前項に準じて精算する

新规定

1. 1 か月に満たない期間の傭船料は，その使用した月の日数により日割計算とし，1 日（24 時間）未満の端数は時間割を以て計算する。
2. 第12条の場合において傭船料の返還を要するときは，船主は前項に準じて精算する。

内容に変更はない。（ただし，2 項で「第11条」が，「第12条」となったことに注意。）

（参 考）

BARECON A, Cl. 9 [Hire]

(c) Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular calendar month and advance payment be effected accordingly.

(d) Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted accordingly.

第 6 条 〔航行及び貨物に関する制限〕

旧第 5 条

傭船者は予め船主の承諾を得なければ本船を保険契約による航行区域外又は戦争擾乱の地に使用し若しくは保険会社が承諾しない貨物はこれを積載することができない

新規定

1. 備船者は、本船の運航及び貨物の輸送に当たっては、法令又は条約を遵守しなければならない。
2. 備船者は、本船を第1条8欄に規定する航行区域外又は戦争、変乱の地に使用しようとする場合は、あらかじめ船主の承諾を得なければならない。

旧条を一般的な規定（第1項）と航行に関する規定（第2項）とに二分した。

第1項

本船の運航及び積載貨物に関しては、BARECONの規定を参考にして、適法であるべきことを規定した。

旧条にいう「保険会社が承諾しない貨物」とはどのような場合の、どのような貨物をいうのか、やや明確さを欠き、争いの生じる余地がある。また、保険会社だけの判断に基づき「積載を承諾しない貨物」はまずない。あえて言えば違法な貨物（密輸品、禁制品）の積載、あるいは適法性（安全性）を欠く方法による危険物の積載が行われた場合には、保険会社はその後に生じた本船の損害については、填補責任を負わない。

旧条の意図するところは、保険契約者である備船者の保険会社に対する通知義務違反によって保険契約が効力を失うことを防止しようというものと考えられる。この点については、新規定において備船者の付保義務と共に、保険契約を備船期間中有効に存続させる義務を念のために規定する（第10条）ことで、旧条の意図を吸収した。

また、貨物の制限について「法令又は条約を遵守しなければならない」としたのは、積載できる貨物又は積載できない貨物を列挙的に挙げることは事実上不可能であるため、備船者が合法的な貨物を合法的に輸送する場合には、貨物の内容を問わないことを明示したものである。しかし、本条の規定に違反しない場合でも本船に損傷が生じたときは、第2条1項、第4条及び第9条により備船者が修繕義務を負うことは言うまでもない。

第2項

旧第1条7欄のただし書を削除したのと同様の理由から、現行規定の「……保険契約による航行区域外」を削除し、「第1条8欄に規定する航行区域外」とした。

（参 考）

- ① 「戦時禁制品、密輸品等の積載を自由とすることは本船抑留等の関係から見て契約の安全を阻害する恐れがある。」（高橋304号、92頁）
- ② 定期備船契約第22条〔貨物に関する制限〕：

備船者は本船に戦時禁制品を積入れることはできない、又船主の承諾を得なければ本船に引火性、発火性、爆発性、有毒性その他これに類する危険物を積載することはできない。

 - 2 備船者は貨物を甲板上に積載することができるが数量及び積付については船長の指図に従うものとする
 - 3 備船者は船主の承諾を得なければ3月1日より6月30日迄の期間本船に貨物として印度石炭を積載することはできない
- ③ 定期備船契約第23条〔航行に関する制限〕：

備船者は戦争、変乱又は封鎖の状態にある港湾若しくは敵対行為の実行せられつつある場所へ本船を航行させることはできない

- 2 備船者は船主の承諾を得なければ本船を一般航海者が危険と認める時期において結氷港又は流水区域に航行させることはできない、船体保険料の割増を要する区域の航行についても亦同様である
- 3 備船者は船主の承諾を得なければ本船に曳航させることはできない

④ BARECON A, Cl. 4 [Trading Limits]

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 21.

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radioisotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

第7条 [船員]

旧第6条

船員の任免、指揮及び監督は備船者がこれを行う

新規定

船員の任免、指揮及び監督は備船者がこれを行う。

内容に変更はない。

第8条 [設備改造]

旧第7条

備船者は船主の承諾を得て自己の費用で本船内に本船使用上必要な設備改造をなすことができる、但し返船の際船主の要求がある場合には備船者はこれを原状に復さなければならない

新規定

備船者は、船主の承諾を得て、自己の費用で本船内に本船使用上必要な設備改造をなすことができる。ただし、返船の際船主の要求がある場合には、備船者は、これを原状に復さなければならない。

内容に変更はない。

(参考)

- ① 備船船舶の構造変更の費用負担についての争いに関する仲裁事例 (定期備船契約)

The Ultramarra (Golden Eagle -and- Burmah Oil Tankers Ltd.) (SMA No 1555)

備船期間中に Port and Tanker Safety Act が発効され、4万重量トン以上の船舶は Inert Gas

System と Segregate Ballast Tank を装備しなければならなくなった。このための費用を船主又は定期傭船者のいずれが負担するかで争われた。仲裁人は多数決で船主負担とした。またこの程度の構造変更では契約はフラストレートしないと判断した。

② 民法第598条〔収去権〕

借主ハ借用物ヲ原状ニ復シテ之ニ附属セシメタル物ヲ収去スルコトヲ得

③ BARECON A, Cl. 8 [Maintenance and Operation] (d) 159-164

The Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of the Charter.

Cl. 8 (e) 175-178

The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period if requested by the Owners.

第9条〔修繕、検査及び諸費用〕

旧第8条

傭船者は本契約期間中に於ける本船の定期検査、中間検査、修繕、運航及び船員に関する諸費用その他本船使用並びに保存上必要な一切の費用を負担しなければならない

- 2 定期及び中間検査に要した時間は、本契約期間に算入する
- 3 傭船者は契約期間中法定検査を受ける義務があり法定検査の期日が本契約期間満了後となった場合に於ても傭船者が契約期間中行う筈であった一切の修繕費及び修繕期間に対する傭船料の負担を免れることはできない
- 4 法定検査並びに工事施工の場合には場所、期日及び方法等につき予め傭船者より船主に通知するものとする

新規定

1. 傭船者は、本契約期間中における本船の定期検査、中間検査及び臨時検査（以下「法定検査」という）、修繕、運航及び船員に関する諸費用その他本船使用並びに保守保全に必要な一切の費用を負担しなければならない。
2. 前項の諸業務に要した時間は、本契約期間に算入する。
3. 傭船者は、本契約期間中に期日が到来する本船の法定検査を受ける義務があり、法定検査の期日を本契約期間満了後に延期した場合においても、傭船者が契約期間中行うはずであった法定検査の費用を負担し、その期間に対し傭船料相当額を支払わなければならない。検査の結果修繕が必要となったときは、傭船者は指定の修繕を行い、その費用を負担すると共にその期間に対し傭船料相当額を支払わなければならない。
4. 法定検査並びに工事施工の場合には、場所、期日及び方法等につき、あらかじめ傭船者より船主に通知するものとする。

旧条第3項及び第4項に「法定検査」とあるが、これと旧条第1項に規定する「定期検査及び中間検査」

査」との関連を明確にするため、「定期検査」、「中間検査」及び海難等に際して行われる「臨時検査」をもって「法定検査」と定義付けた。

旧条第2項は、「定期及び中間検査」に要した時間のみが本契約期間に算入されると読めるので、当然修繕に要した時間等前項に挙げた業務全てにかかることを明確にする意味で、「定期及び中間検査」を「前項の諸業務に要した時間」と改めた。

第3項は、契約期間中に期日が到来する法定検査を備船者が受ける義務を明確にすると共に、法定検査が何らかの都合で延期された場合であっても、備船者がこれを行い、検査に要した費用、時間及び修繕すべき箇所がある場合の規定を加えて、本項の趣旨を明確にした。

実務上は、繰り延べられた法定検査は、返船時の redelivery dock において行われる場合が多いということである。

(参 考)

① 船舶安全法第5条第1項

第1号(定期検査) 初メテ航行ノ用ニ供スルトキ又ハ第10条ニ規定スル有効期間満了シタルトキ行フ精密ナル検査

第2号(中間検査) 定期検査ト定期検査トノ中間ニ於テ命令ノ定ムル時期ニ行フ簡易ナル検査

第3号(臨時検査) 第2条第1項各号ニ掲グル事項又ハ無線電信若ハ無線電話ニ付命令ヲ以テ定ムル改造又ハ修理ヲ行フトキ、第9条第1項ノ規定ニ依リ定メラレタル満載吃水線ノ位置又ハ船舶検査証書ニ記載シタル条件ノ変更ヲ受ケントスルトキ其ノ他命令ノ定ムルトキ行フ検査

第2条第1項

1. 船体、2. 機関、3. 帆装、4. 排水設備、5. 操舵、繫船及揚錨ノ設備、6. 救命及消防ノ設備、7. 居住設備、8. 衛生設備、9. 航海用具、10. 危険物其ノ他ノ特殊貨物ノ積付設備、11. 荷役其ノ他ノ作業ノ設備、12. 電気設備、13. 前各号ノ外主務大臣ニ於テ特ニ定ムル事項

② 定期検査の延期に関するの仲裁事例

汽船智福丸裸備船契約紛議仲裁判断(昭和10年2月10日仲裁判断, 仲裁人: 寺内英治郎, 余語光, 道家権太郎, 斉藤雄三, 井上寧, 日本海運集会所編纂「日本海事仲裁裁定全集」昭和41年9月, 62頁)

[事件の概要]

本船の定期検査は、昭和8年11月1日であったが、備船者の都合で昭和9年3月に繰り延べられた。その結果、次の定期検査期日が昭和10年3月19日となった。船主は、定期検査は毎年必ず1回施行するとの下で裸備船料が協定されているように契約の重大な要素であるから、本備船期間が2年1か月間である以上、備船者は2回の定期検査を行って返船する義務があると主張。

[仲裁人の判断要旨]

「船舶の定期検査……は、期日を繰上げ受検する場合(もあるが)大体に於て繰延ばされ(ている。これは)船舶運航上……受検地の関係上、誠に(やむを得ないもので)監督官庁(も)此点を認め船舶検査にも……繰延の特典を与え(ている。)本(船)に関しても……航海の都合受検地の関係上(備船者)は止むを得ず監督官庁の許可を得て本船第1回検査期日を繰延べた(るもので)其間何等他意(は)なく適法に処理した……。此結果(船主)が予想せる第2回定期検査(期日)が……変更された(が)之を以て将来の第2回検査が繰延ばされたりと解釈するは不当なり(。)……適法に監督官庁の許可を得れば其許されたる範囲内に於ては船舶の航行に何等差支えなく事實は航行期間1年数カ月以上に及ぶ事数あるは船舶業者の等しく知悉する所(である。)……船舶が繰延ばされたる定期検査を受検完了する時は其時より起算し新に将来の航行期間を認可せらるるものにして過去の事情に一切関係なく全然独立して効力を有するものなり(。)……昭和10年3月19日なる検査期

日は第13条第2項に（いう本契約期間中に期日が到来する検査に）該当するものに非ず……。……（船主）が契約締結の当初期待せし予定利益に違算を生じた点に関しては深く同情する所なりと雖も事情の推移如何に不拘（、備船者）に於て定期検査を年1回必ず為すべき義務はあるものと断じ未到来の第2回定期検査を為し返船すべしとの（船主）の主張は当を得（ない）」

③ BARECON A, Cl. 8 [Maintenance and Operation] (a) 99-105

The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 12 (1), they shall keep the Vessel with unexpired classification of the class indicated in Box 12 and with other required certificates in force at all times.

Cl. 8 (f)

The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than once in every eighteen calendar months after delivery unless otherwise agreed in Box 20.

第10条 【保 険】

旧第9条

備船者は本船に対し自己の費用を以て船主を保険金受取人とする第1条表示の保険契約を締結しその保険証券を船主に交付しなければならない、但し分損填補金は船主に於て保険会社より直接備船者に交付されるよう手続をして置かなければならない

- 2 備船者が本船運航上第三者に与えた損害に関しては備船者がその責に任じなければならない、但し保険契約により填補せられる損害についてはこの限りでない
- 3 荒天その他船主の責に帰し得ない原因によって生じた本船の損傷で保険契約により填補せられないものがあるときは備船者の負担に於て復旧しなければならない

新規定

1. 備船者は、本船に対し自己の費用をもって、船主を保険金受取人とする第1条10欄に表示の保険契約を締結し、本契約期間中有効に存続させなければならない。
2. 前項の規定にかかわらず、備船者は全損以外の損害については、自らを保険金受取人とすることができる。
3. 備船者は、本条第1項の保険契約を締結した後は、その保険証券を遅滞なく船主に交付しなければならない。
4. 備船者は、本船運航上第三者に与えた損害に関してはその責任を負わなければならない。備船者は、自己の費用をもって、本船のP & I危険につき船主及び備船者を共同被保険者として保険契約を締結し、PIクラブの発行する保険契約承諾証を船主に交付するものとする。
5. 船主の責めに帰すことができない原因によって生じた本船の滅失、損傷、責任その他で保険契約（PI保険を含む）により填補されないものがあるときは、備船者が復旧又は負担しなければならない。

旧条第1項を3項に分けた。内容的には旧規定と同様である。

第1項に「……本契約期間中有効に存続させなければならない。」を新たに挿入した。(趣旨は第6条の解説参照。)

第2項で、全損金以外の保険金の受取人に関する規定を船舶保険実務に合わせ規定した^(注)。分損については第9条により備船者が責任を負い、修理することになるので、全損以外の保険金受取人は備船者とするためである。

(注)

裸備船船舶の船舶保険証券に適用される保険金支払い先に関する規定(「てん補金支払条項(裸備船用)」)(住友海上火災保険使用)

第1条：全損(船舶保険普通保険約款第10条の場合を含む。)以外の損害をてん補する場合は、当会社はてん補金を保険契約者に支払うものとする。

第2条：本保険契約に基づく保険金請求権の上に質権が設定された場合は、質権者に支払うものとする。

旧条第2項は新規定第4項に変更された。本契約書が改定された昭和27年当時日本船主責任相互保険組合(JPI)は、まだ発足して2年足らずであり、その利用は充分ではなかったと思われるが、近年の船主責任保険の発展は目覚ましく、条項も第三者損害に対し、船主責任保険で対処することを明定することとし、備船者は船主責任保険契約を締結することとした。

旧条第3項は、新規定第5項となった。

「荒天」を削除した。従来船舶保険で填補されない損傷の代表的なものとして例示されてきた「荒天損傷」は、現在では追加担保又は船舶保険第6種特別約款に組み込まれている。

また、本項の規定により備船者が復旧・負担しなければならないものは次のとおりである。

- (1) 本来保険填補の対象外であるもの。
- (2) 保険の対象内ではあるが、備船者(保険契約者)の保険契約上の義務違反によって填補されないもの。
- (3) 小損害免責規定により、保険金から控除された金額。

(参考)

① 海運集会所制定の裸備船契約書式の下での裸備船船舶の保険には、次のような保険条項が適用される(住友海上火災保険使用)。

裸備船条項(甲)

第1条：この保険契約は、保険期間の始期において、被保険船舶について船舶所有者と保険契約者との間に、社団法人日本海運集会所制定(昭和52年9月改訂)の裸備船契約書式……による契約が存在することを条件とする。

第2条：保険期間の中途において、被保険船舶が船舶所有者に返船されるか、または前条の契約内容にこの保険契約上重大な変更を生じた場合は、当会社は、その時以後に生じた損害をてん補する責に任じない。ただし、当会社が書面により承諾したときは、この限りでない。

② BARECON A, Cl. 11 [Insurance and Repairs]

- (a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity risks in such form as Owners shall in writing approve, which approval shall not be unreasonably withheld. Such marine, war and P. and I. insurances shall be arranged by Charterers to protect the interests of both Owners and Charterers and "approved mortgagees" (if any), and Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. All insurance policies shall be in the joint names of Owners and Charterers as their interests may

appear.

Cl. 11 (a) 249-253

The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.

第11条 〔消耗品、保険料、トン税の譲渡〕

旧第10条

引渡し時並びに返船時に於ける未開封消耗品及び食料品並びに燃料、飲缶水の残存量は当事者協議の上で価格を決定し夫々傭船者及び船主に於て買取るものとする

2 本船の未経過保険料及び残存噸税を利用する場合は日割を以て計算する

新規定

1. 引渡し時並びに返船時における未開封消耗品、食料品及び未使用の潤滑油並びに燃料、飲缶水の残存量は、当事者協議の上で価格を決定し、それぞれ傭船者及び船主において買取るものとする。

2. 本船の未経過保険料及び残存トン税を利用する場合は、日割をもって計算する。

「未使用の潤滑油」を加えた。未使用潤滑油は、高額であり、またリザーブ・タンクに保管されるのが通常なので、容易に区別できる。

「当事者協議の上で価格を決定し」を「購入価格で買い取る」ようにしてはどうかとの意見もあったが、特に消耗品、食料品の中には不要な物、品質の低下した物も出てくるので、現行のとおり「当事者協議」の余地を残して置くべきとされた。

ペンキは消耗品に含まれるとした。

固定資産税は、船主負担。(参照「裸傭船契約書式の下で傭船された船舶の固定資産税の負担者について」鑑定人：蒲章、竹原章、「海事法研究会誌」昭和57年6月、第48号、13頁)

(参 考)

BARECON A, Cl. 7 [Inventories and Consumable Oil and Stores] 90-95

The Charterers and the Owners respectively shall at the time of delivery and re-delivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, water and unbroached provisions, paints, oils, ropes and other consumable stores in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and re-delivery, respectively.

第12条 〔使用不能〕

旧第11条

本傭船期間中本船が60日以上行方不明となつたときは最後の存在の時を以て本契約は終了する

2 本契約期間中本船が沈没、火災、坐洲、坐礁、衝突、船体・機関の破損その他の事由により全損若しくは修繕不能となつたときはその事故発生の時を以て本契約は終了する

新規定

1. 本傭船期間中、本船が60日以上行方不明となったときは、最後の存在の時をもって本契約は終了する。
2. 本契約期間中、本船が沈没、火災、坐洲、坐礁、衝突、船体・機関の破損その他の事由により全損若しくは修繕不能となったときは、その事故発生の時をもって本契約は終了する。

内容に変更はない。

(参 考)

① 船舶保険普通保険約款第10条

被保険者は、次の場合に限り、保険の目的を当会社に委付して保険金額の全部を請求することができる。

(1)船舶の存否が最後の消息があった時から起算して次の期間不明であった場合、(イ)最後の消息が合ったときの船舶の所在地点……が……東経100度以東……の地域にあったとき。汽船60日……(ロ)イ以外のとき。汽船120日……。

② 第2項の「修繕不能」は、「物理的不能の外修繕費が高価過ぎるという経済的不能をも含むこと勿論である。」(高橋304号, 95頁)

第13条 [共同海損]

旧第12条

- 共同海損は西暦1974年のヨーク・アントワープ規則によって処理する
- 2 裸傭船料は共同海損を分担しない

新規定

1. 共同海損は、1974年のヨーク・アントワープ規則又はその後に改正された同規則によって処理する。
2. 裸傭船料は共同海損を分担しない。

「西暦」が削除された。また、「又はその後に改正された同規則」が追加されたが、これによってヨーク・アントワープ規則の改正毎に、年号を変更するための改正手続を踏まなければならないという煩を避けられる。

(参 考)

BARECON A, Cl. 18 [General Average]

General Average, if any, shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent modification thereof current at the time of the casualty.

The Charter Hire not to contribute to General Average.

第14条 [売却, 譲渡又は抵当権の設定]

旧第13条

船主は備船者の承諾を得なければ本契約期間中本船を第三者に売却, 譲渡し又は抵当権を設定することができない

新規定

船主は, 備船者の承諾を得なければ, 本契約期間中本船を第三者に売却, 譲渡し又は抵当権を設定することができない。

句読点を加えた以外に変更はない。

(参 考)

① 「本条の趣旨は本船の売却, 譲渡, 抵当権設定等の結果が本契約に影響を及ぼすことを防がんとするにある。」
(高橋304号, 97頁)

② 備船期間中の船舶の売買の事例として, 機船土佐丸定期備船契約紛議仲裁判断(昭和49年3月20日判断, 仲裁人: 佐藤克巳, 佐藤三四三, 藺部和彦; 日本海運集会所「日本海事仲裁判断全集 第三巻」昭和56年7月, 615頁)がある。本件において仲裁人は, 買主が従前の契約内容を変更することなく「船主の地位をそのまま承継するといった場合でも, ……船主は, 備船者がその買主の信用, 業績等について調査することができるよう, 譲渡先, 本船の引渡時期等につき, 事前に連絡し, その承諾を得なければならないことは当然のことである」として, 船主の義務違反を理由とする備船者の損害賠償請求を認めた。

第15条 [再裸備船]

旧第14条

備船者は船主の承諾を得なければ本船を第三者に再裸備船することができない

新規定

備船者は, 船主の承諾を得なければ, 本船を第三者に再裸備船することができない。

句読点を加えた以外に変更はない。

(参 考)

① 本契約に関する「権利の譲渡」は, 解釈上当然に禁止される(高橋304号, 97頁参照)。

② BARECON A, Cl. 19 [Assignment and Sub-Demise]

The Charterers shall not assign this Charter Party nor sub-demise the Vessel except with the prior consent in writing of the Owners which shall not be unreasonably withheld and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.

第16条〔強制使用〕

旧第15条

本船が日本国政府の命令により強制使用せられたときは受命者は遅滞なくこれを相手方に通知し備船者の名義、責任、計算に於てこれに応ずる、右強制使用期間はこれを本契約期間に算入する

- 2 前項の場合戦争危険に基因する損害についての備船者の賠償責任は政府の補償を以て限度とする

新規定

1. 本船が政府その他権限ある機関の命令により強制使用されたときは、受命者は遅滞なくこれを相手方に通知し、備船者の名義、責任、計算においてこれに応じる。
この強制使用期間は本契約期間に算入する。
2. 強制使用によって保険契約（P I 保険を含む）が解約又は効力を失った場合、その時以後に生じた本船の滅失、損傷、責任その他に対する備船者の責任は、政府又は権限ある機関の補償をもって限度とする。

本船が外航船舶又は海外置籍船舶である場合を考慮し、1項の「日本国政府」また2項の「政府」を「政府その他権限ある機関」と変更。

強制使用の発生によって保険契約が解約されるのは戦争保険^(注1)だけに留まらず、その時の状況如何では、その他の保険も解約されることが起こり得る^(注2)。この点を考慮して、第2項の規定を、強制使用が原因となって保険契約が解約・失効となった場合、その後生じた本船の損傷等に対する備船者の責任は、政府等の補償を限度とするとした。しかし、当然のことながら備船者の故意による損傷など強制使用が生じなくても、もともと保険で填補されないものにまで本項の規定を適用しようとするものではない。

（注1）戦争保険

保険契約解除・自動終了特別条項、第2条：……次に掲げる事由が生じたときは、その時をもって、この保険契約は自動的に終了する。

- (3) 日本国または外国の公権力による被保険船舶の強制使用

（注2）船舶保険普通約款

第4条（免責-2）

- (4) 船舶が戦地その他の変乱地に停泊若しくは出入し、若しくは停泊若しくは出入しようとしてその実行に着手したとき、又は戦争その他の変乱に関連する目的のために使用され、若しくは使用されようとしてその実行に着手したとき。ただし、当会社の書面による承諾を得たときは、この限りでない。

第7条（危険の変更又は増加-2）

当会社の負担する危険が保険期間中に保険契約者又は被保険者の責に帰することのできない事由に因って著しく変更又は増加したときは、当会社は、10日前の予告をもって、保険契約を解除することができる。その解除は、将来に向かってのみ、その効力を生ずる。

2 前項の場合において、保険契約者又は被保険者は、危険が著しく変更又は増加したことを知ったときは、遅滞なく、書面をもってその旨を当会社に通知しなければならない。もし、その通知を怠つたときは、当会社は、危険の変更又は増加の時から、保険契約がその効力を失つたものとみなすことができる。

(参 考)

① 「傭船者の名義、責任、計算において」の文言は、「裸傭船契約が傭船者の全責任と決定せられた結果本条についても傭船者中心主義をとつ」たことによる（高橋304号，98頁参照）。

② BARECON A, Cl. 22 [Requisition/Acquisition]

(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter period, this Charter Party shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter Party would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.

The Hire under this Contract shall be payable to the Owners from the same time as the Requisition Hire is payable to the Charterers.

(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such "Compulsory Acquisition".

第17条〔契約違反〕

旧第16条

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払わなければならない

2 前項の契約違反が当事者の故意又は重大な過失に基づく場合には相手方は何等の催告もしないで直ちに本契約を解除することができる

新規定

1. 本契約に違反した者は、よつて生ずる一切の損害金を相手方に支払わなければならない。

2. 前項の契約違反が当事者の故意若しくは重大な過失に基づく場合、又は傭船料がその支払期日を4日（日曜日・休日・銀行休業日を除く）経過しても支払われないときには、相手方は何らの催告もしないで直ちに本契約を解約することができる。

第2項では、裸備船契約においては本船の占有が備船者に移ってしまい、備船料支払いが当事者にとって重要な意味をもつところ、備船料支払い遅延がよく問題となるので、備船者の備船料前払い義務と、不払いがあった場合には、船主は催告せずに解約をなし得ることを、新たに明定した。

このように備船料の支払いは前払いが原則であるが、金融機関などの第三者の送金ミスによって遅延が生じた場合を考慮して、4日の猶予を与えた。(なお、第1条9欄の解説を参照のこと。)

「解除」を「解約」に変更したが、これについては前出第3条〔解約〕(参考)⑤の解説を参照のこと。

備船料の不払いがあって本船を引き揚げるに当たっては、本船の寄港地を管轄する裁判所より本船の差押え許可を得ておく必要がある。

(参 考)

BARECON A, Cl.9 [Hire]

(e) In default of payment beyond a period of seven running days the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter.

第18条 〔仲 裁〕

旧第17条

本契約に関して当事者間に争いを生じたときは各当事者は社団法人日本海運集会所(東京/神戸)に仲裁判断を依頼しその選定に係る仲裁人の判断を最終のものとしてこれに従う
2 仲裁人の選定仲裁手続その他仲裁に関する一切の事項は社団法人日本海運集会所の海事仲裁規則による。

新規定

1. 本契約に関して当事者間に争いを生じたときは、各当事者は第1条12欄表示の地における社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会に仲裁判断を依頼し、仲裁人の判断を最終のものとしてこれに従う。
2. 仲裁人の選任、仲裁手続その他仲裁に関する一切の事項は、社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会の海事仲裁規則による。

仲裁地を第1条12欄に記入するようにした。本書式使用者が、仲裁地を指定し忘れることを避け、同時に仲裁条項の存在を認識・認容することに役立てることを目的とする。

(参 考)

印刷された仲裁条項の効力について、僅かではあるが否定された事例がある。

- ① 東京控訴院大正12年6月9日第二民事部判決(法律評論13巻民訴236頁)(日本海運集会所編纂「仲裁判例集」,65頁)では、契約締結時に当事者に仲裁による紛争解決の意思はなく、また仲裁条項の存在に留意せずに通常使用されている契約書を漫然と使用した本件においては、仲裁条項が特に抹消されていなくとも、当事者に本条項に拘束される意思があったとはいえないと認定された。

- ② 東京地方裁判所民事第36部中間判決（「海事法研究会誌」昭和55年12月，第39号，21頁）では，専ら内航二法及び行政指導に適合する形式を整えるためだけの運送契約書と毎年更新されていた他の契約書が当事者の間で交わされたが，本件被告の前者に印刷されていた仲裁条項に基づく妨訴抗弁は，1.前者は全く形式的なもので，実質的には，当事者はこれより先に締結され，かつ仲裁条項のない後者によっていたこと 2.当初から両当事者に仲裁の法的意味・効果についての十分な認識はなく，仲裁付託の意思もなかったこと 3.抗弁を認容した場合には「時効の中断について看過し得ない法律的問題が生ずる」ことなどを理由に認めることはできないとされた。（本件に関しては，青山善充東京大学法学部教授による解説がある。「海事法研究会誌」昭和56年4月，第41号，1頁）
- ③ ただし，当事者に仲裁又は仲裁条項に関する認識・認容がなかったからといって直ちに仲裁条項の効力が否定されるわけではなく，当事者に関する諸事情，契約書に関する諸事情などが更に検討される必要があることは契約書の一般の効力から当然のことであろう。（詳しくは「海事法研究会誌」昭和55年12月，39号，26頁，同，昭和56年4月，41号，7頁参照。）

末 文
旧規定

右契約を証するため本書二通を作り各自記名調印の上互に通を保有する
昭和 年 月 日 に於て作成する

新規定

本契約を証するため本書2通を作成し，各自記名押印の上互に通を保有する。
年 月 日 において作成する。

「記名調印」を「記名押印」とした。

（参 考）

① 署名と記名について

〔文書の署名〕

自己の作成した書類等にその責任を明らかにするために自己の氏名を記載する行為，又は記載された筆跡。記名と異なり自署で書くことが必要であるが，私法上・裁判上は，署名に代えて記名押印することも認められることがある。

<例>

1. 明治33年法17商法中署名スヘキ場合ニ関スル法律

「商法中署名スヘキ場合ニ於テハ記名捺印ヲ以テ署名ニ代フルコトヲ得」

2. 民事訴訟法 207 条但書

「決定及命令ニハ其ノ性質ニ反セサル限り判決ニ関スル規定ヲ準用ス但シ署名捺印ニ代ヘテ記名捺印スルコトヲ得」

3. 刑事訴訟法規則55条2項

「判決書以外の裁判書については，前項の署名押印に代えて記名押印することができる」

② 調 印

「条約の署名」と同意

〔条約の署名〕

条約内容について合意が成立したことを証する行為。調印又は記名ともいう。外交交渉がまとまり、内容的に合意ができると、それを文書（条約文）にして、全権委員がそれぞれ署名する。

③ 押 印

書類等の作成者が作成者自身の意思によること又は作成者の責任を明らかにするために、作成者又は責任者の印を押すこと。口語体が採用される前の法令では、「捺印」の語が一般に用いられていた。

（以上 有斐閣「法律学小辞典」より）

参考条文・文献

1. 参考条文

民法 601 条〔賃貸借〕賃貸借ハ当事者ノ一方カ相手方ニ或物ノ使用及ヒ収益ヲ為サシムルコトヲ約シ相手方カ之ニ其賃金ヲ払ウコトヲ約スルニ因リテ其効力ヲ生ス

民法 606 条〔賃貸人ノ修繕義務〕

(1) 賃貸人ハ賃貸物ノ使用及ヒ収益ニ必要ナル修繕ヲ為ス義務ヲ負フ

(2) 賃貸人カ賃貸物ノ保存ニ必要ナル行為ヲ為サント欲スルトキハ賃借人ハ之ヲ拒ムコトヲ得ス

商法 703 条〔船舶賃借人ノ登記ノ効力〕船舶ノ賃借ハ之ヲ登記シタルトキハ爾後其船舶ニ付キ物権ヲ取得シタル者ニ対シテモ其効力ヲ生ス

商法 704 条〔船舶賃借人、船舶所有者ノ第三者ニ対スル関係〕

(1) 船舶ノ賃借人カ商行為ヲ為ス目的ヲ以テ其船舶ヲ航海ノ用ニ供シタルトキハ其利用ニ関スル事項ニ付テハ第三者ニ対シテ船舶所有者ト同一ノ権利義務ヲ生ス

(2) 前項ノ場合ニ於テ船舶ノ利用ニ付キ生シタル先取特権ハ船舶所有者ニ対シテモ其効力ヲ生ス但先取特権者カ其利用ニ契約ニ反スルコトヲ知レルトキハ此限ニ在ラス

民法 142 条：期間ノ末日カ大祭日、日曜日其他ノ休日ニ当タルトキハ其日ニ取引ヲ為ササル慣習アル場合ニ限り期間ハ其翌日ヲ以テ満了ス

2. 文 献

- (1) 高橋正彦「運航委託契約書と裸備船契約書，第 2 章裸備船契約書」，海運 303 号（s 27. 12）42 頁，304 号（s 28. 1）89 頁
- (2) 「SHELLDEMISE（英和対訳）」，海事問題研究 19 卷（1973）228 号，232 号，234 号，235 号
- (3) 萩原正彦「裸備船契約の実証的研究」海事産業研究所報 92 号 5 頁（1974. 2），93 号 23 頁（1974. 3），94 号 14 頁（1974. 4），96 号 45 頁（1974. 6），97 号 33 頁（1974. 7），98 号 23 頁（1974. 8）
- (4) 谷本裕範「英文裸備船契約書（Barecon A および B 書式）の法的性格について」，海事法研究会誌第 8 号 1 頁（s 50. 10）
- (5) 津田 滋「米国法の下での船舶賃貸借契約／船舶賃貸借契約の理論と実際の分析」海事法研究会誌第 8 号 6 頁（s 50. 10）
- (6) 江成公夫「米国法の下での船舶賃貸借契約／賃貸人または賃借人の滅失・損傷についての責任」海事法研究会誌第 8 号 21 頁（s 50. 10）

- (7) (社)日本海運集会所「解説 英文裸傭船契約書(在来船用/新造船用)」(s 51. 1)
- (8) 日本海運集会所「よりよい契約のために, 第4章裸傭船契約の主要条項」(財)内航安定基金(s 60.5再版) 63頁
- (9) 吉本英雄「傭船契約の基礎理論, 第2章デマイズ・チャーターの概念」(社)日本海運集会所(1986. 4)