

内航タンカー定期傭船契約書制定趣旨

社団法人 日本海運集会所書式制定委員会
内航タンカー定期傭船契約書式制定審議小委員会

内航タンカー定期傭船契約書制定趣旨

社団法人 日本海運集会所書式制定委員会
内航タンカー定期傭船契約書式制定審議小委員会

は し が き

わが国の内航タンカー定期傭船に関する商取引は、急速に増大したが、その取引の実状を反映した標準的な契約書式がないことよりタンカー特有の事柄を正確に契約することができず、より一層の商取引の円滑化をはかるため内航タンカー定期傭船契約書式の制定を望む声が大きかった。

そこで、昭和43年8月1日開催の日本海運集会所書式制定委員会において、これら内航タンカー界における実状に応え、広く内航海運の近代化を促進加長するため、内航タンカー定期傭船契約書の制定を決定した。

この契約書の制定に際し、集会所書式制定委員会の下に内航タンカー業務に従事している下記の16名の人々からなる内航タンカー定期傭船契約書式制定審議小委員会を設けた。

- | | |
|------------------|-----------------|
| ○石井 亀雄氏 (東京第一海運) | 榎本 揚武氏 |
| 岩本 光高氏 (鶴見輸送) | (全国内航タンカー組合) |
| 加賀谷光次郎氏 (昭和油槽船) | 加藤 盛光氏 (横浜油槽船) |
| 隈 東馬氏 (辰巳商会) | 佐藤 国吉氏 (佐藤国汽船) |
| 清水 清氏 (上野ケミカル運輸) | 高井 晴海氏 (千代田汽船) |
| ○高橋 舜一氏 (新栄海運) | ◎竹内 諒治郎氏 (平和汽船) |
| 内藤 雄一氏 (邦洋海運) | 名取 猛氏 (共和産業海運) |
| 三木 友輔氏 (三洋海運) | 渡部 優氏 (三ッ浜汽船) |
| 岩尾 貞徳氏 (天松海運) | (◎委員長 ○副委員長) |

小委員会は昭和44年11月13日東京において第1回会合を開き、隔週1回のペースで都合13回にわたり検討を重ね、最終案を纏めた。この間集会所事務局より山戸嘉一常務理事仲裁部長、谷本裕範仲裁部長代理、江成公夫仲裁部員が参加し、議事録の作成資料の蒐集及び研究にあたった。

そして昭和45年12月15日開催の集会所書式制定委員会においてこの最終案が承認され、若干細部につき昭和46年1月20日の小委員会で調整をはかり、「内航タンカー定期傭船契約書」として内航タンカー取引業務に従事している人々の使用に供されることとなった。

ここに内航タンカー定期傭船契約書及びその趣旨を公表する次第である。なお、従来、当所で制定された定期傭船契約書(神戸海運集会所昭和2年制定昭和34年5月改訂)及び内航定期傭船契約書(昭和44年12月制定)を比較考慮し、若干言及してみた。

○標題 内航タンカー定期傭船契約書

一般タンカーたるとケミカルその他特殊タンカーたるとを問わず、またトン数に制限なく、航行区域を平水及び沿海とするいわゆる内航タンカー用の定期傭船契約書であることを表示している。

○前文

船主 (以下船主という) と備船者 (以下備船者という) との間に於いて機船 (以下本船という) につき下記及び裏面の条項に基づき備船契約を締結する。

前文において契約の当事者及び契約の目的を定めている。船舶国籍証書、検査証書では「汽船」との文言を使用しているが、現在ではジーゼル船が大半を占めていることから「機船」との印刷文言を設けた。

○末文および署名欄

本契約を証するため本書 通を作成し、各自記名調印して、 がこれを保有する。
 昭和 年 月 日 において
 船主 備船者
 内航許可番号 内航許可番号

末文においては本契約が有効に成立していることの証拠として船主備船者が記名調印した本契約書面を所持人が保有することを定めてる。

当面内航において船主なり備船者は、内航海運業法により国家より許可をうけたものを前提とするので、船主及び備船者それぞれの内航許可番号記入欄を設けた。

内航タンカー界における定期備船取引においては、仲介人を利用することがほとんどないため、仲介人欄は設けていない。

○表面記載事項

① 船舶表示

船名		船舶番号及び信号符	
ふりがな			
内航許可番号		船籍港	
種類		製造年月	年 月
船級及び航行区域		中間検査期日	第1種 昭和 年 月 日 第2種 昭和 年 月 日
総トン数	トン	定期検査期日	昭和 年 月 日
積載総重量トン数	キロトン		
積高	キロリットル	主機関の種類及び出力	船首 メートル 船尾 メートル
タンク容積	No. 1 立方メートル	吃水	満船 船首 メートル 船尾 メートル
	No. 2 立方メートル		
	No. 3 立方メートル		
	No. 4 立方メートル		
	No. 5 立方メートル		
	計 立方メートル	満載航海速度	1時間につき約 漣
		燃料油タンク容積	立方メートル
荷役	能力	燃料消費高	1昼夜につき 重油約 キロリットル
	種類	通信設備	
ポンプ	台数	メインパイプの口径	
	駆動		
加熱装置		固定ホース取付口の位置及び数	
コーテングの種類及び箇所			
その他の特殊設備			

本契約において、本船の運航は備船者の手に存ねられることから、船舶表示は配船及び運航上必要な限り詳細にわたっている。

以下主要な事項に関する記載要領につき説明する。

- 船名 本船の船名を示しふりがなを付す。
- 船舶番号及び信号符号 本船の船舶番号及び信号符号を示す。
- 内航許可番号 船主又は備船者に与えられた内航許可番号でなく、本船自体の内航許可番号を示す。
- 種類 本書式はタンカー用であるため「油槽船」「貨物船」の区別ではなく、俗にタンカーという範ちゅう内で「クリーン船」「ダーティー船」のごとく本船固有の機能なり用途を表すため本船がどのような種類の船舶であるかを具体的に示す。
- 船級及び航行区域 船級は本船の保持する船級を、また航行区域は船舶安全法に基づき本船に付与された航行区域を示す。
- 積高 内航タンカー一般の商慣習として備船料は本船の積載重量トン数より実際の積高で決定されることが多い。ここにいう積高なる語は通称であるが、特定の積荷について幾ら積みうるか、その数量を示す。例えば「A重油1000キロリットル積」と示すことになろう。
- タンク容積 タンク容積はそれぞれ異なった貨物を積合わせる場合にそなえ、とりわけタンクの一部がコーティングしてあったり、ヒーティングコイルがある場合、それらのタンクの容積を知る必要があるため、各タンク別の容積とその合計を記入する「No. 1 立方メートル」とは、ポート(左)タンクとスタボード(右)タンクに分れているものについてはその合計した容積を記入する。また「No. 5 立方メートル」の下段をあげ、タンク数の多い船舶でも記入できるようにしてある。
- 主機関の種類及び出力 主機関の種類には、いかなる種類の機関であるかを示すのみならず、その製造者、形式を示し、出力については、通常その主機関の実馬力を示す。
- 満載航海速力 満載状態における経済出力での速力を示す。実際には船底附着物その他種々の事情により速力の低下をきたすこともあるので「約」と表示したが、ここに表示した速力は下廻ってはならない。
- 吃水 本船の吃水を満載における平均吃水線とせず、内航であるから港によっては接岸設備が十分に整備されていないことを考慮して、とも付けといった特殊な接岸方法をとることもあるから、満載のみならず空船の際の船首、船尾の吃水をそれぞれ示す。
- 荷役ポンプ ポンプの能力は貨物の種類によって必ずしも表示能力通りではないので満載航海速力と同様「約」を付している。
- 加熱装置 上欄に加熱装置の設備してある場所を、下欄にその能力を具体的に記入する。
- メインパイプの口径 荷役ホースと直結する本船のデリバリーラインの口径を記入する。
- 固定ホース取付口の位置及び数 荷役の便のため具体的に記入する。
- コーティングの種類及び箇所 如何なる積荷をどのように船積するかという点で便利のように記入する。
- その他の特殊設備 船舶表示記載事項以外の必要と思われる諸設備を記入する。例えばバタワース有のごとし。またケミカル船の場合、その設備の特記事項をはっきりさせる。

② 就航区域及び用途	
------------	--

本船が実際に就航する区域ないし航路と本船が実際に積載する積高の範囲ないし品目の記載欄である。

③ 備船開始場所	港	港間 船主任意
④ 備船の開始	昭和 年 月 日以降	

本船が実際に備船開始できる期日をさし、その期日は期間をもって定める。本項はその期間の始期を表すこととなる。

⑤ 解約期日	昭和 年 月 日午後5時	本船が左記日時までに備船開始の準備整頓しないときは、本契約を履行するも無償解除するも備船者任意
--------	--------------	---

文言を体言止めとし、表面記載事項の文言を統一させた。

⑥ 船主の通知義務	備船開始場所及び予定日を	日前備船者に通知
⑦ 備船期間	備船開始の時間、但し	日間延長、日間短縮備船者任意
⑧ 備船料	1 暦月間	
⑨ 備船料支払日・場所・方法	毎	カ月分宛 において前払
⑩ 備船終了場所	港	港間 備船者任意
⑪ 備船者の通知義務	備船終了場所及び予定日を	日前船主に通知
⑫ 備船者のオフハイヤー時間の延長通知	オフハイヤー終了後	日以内（第16条参照）
⑬ 長期オフハイヤーに対する備船者の解除通知	オフハイヤー時間が残存備船期間の3分の1経過後	日以内（第17条参照）
⑭ 中間及び定期検査によるオフハイヤー開始及び終了場所	港	港間
⑮ 燃料受渡値段	備船開始の際	重油1キロリットルにつき 備船終了の際 重油1キロリットルにつき
⑯ 缶水受渡値段	備船開始及び終了の際1トンにつき	
⑰ 炊事用燃料値段	1 暦月間	の割船主負担

⑬⑭⑰は従来の書式に比べより詳細にした。

荷役用具に関する協定費目は特約で処理してもらうため荷役用具に関する協定費目欄は削除した。

○裏面条項

第1条【**堪航能力**】 船主は、本船が船体堅牢強固、機関安全で、相当の附属品及び設備と適當の船員とを備え安全に航海ができることを保証し、本備船期間中表記①の状態を保持しなければならない。

船主は備船開始時において、本船が航海に堪える状態にあることを保証し、備船期間中本船が表記の状態を欠いた場合には、その都度速やかに自己の費用をもって修復し、本船の堪航性を回復しなければならない、というものである。

従来「本契約期間中」とあったが、本来、契約期間と備船期間はその概念を異にするから「本備船期間中」との文言に改めた。

第2条【**積載力**】 船主は、満載吃水線を超えない範囲で、本船の積載力が貨物、燃料、缶水（缶内水を除く）、飲料水、ストアー、食料品を合せて表記の積載総重量トン数または積高を下らないことを保証する。もしこのトン数または積高を積載できないときは、備船料を按分逦減する。

本船が実際に積載可能とする貨物の積載力算定は困難なので積載総重量トン数または積高を船主は保証することとし、このトン数または積高を実際に積載しえない場合は備船料を減額する旨を規定する。

内航タンカー界では積高（積荷の種類に応じての本船の実際に積載しうる量の意）を基準として備船料が決定されることが多いので、本船の積載力につき、積高との文言を挿入することにした。

第3条【**運送用の船艙**】 船主は、船員の室、船具、器具、食料品及び本船に必要な備品を容れる場所を除き、タンクその他一切をもって備船者指定の運送に従事する。

船主が本船をして備船者指定の運送に従事せしめるが、備船者の使用に供するスペースは本条に記載の如き本船

に必要とする場所を除く、タンクその他一切である旨を規定する。

「船艙」をタンカー用に「タンク」と改めた。

第4条【碇泊場所】 本船は、備船者の指示に従い、安全に碇泊できる限りいずれの場所でも積荷又は揚荷を行わなければならない。

備船者の指示する場所で本船は貨物の積揚をしなければならないが、それは貨物を積んだ状態で、安全に入出港、荷役することができる場所でなければならない旨を規定する

第5条【費用の負担区分】 船主及び備船者は、それぞれ次の費目を負担する。

【船主負担費目】 船員の給料、食料、飲料水、治療看護費」船員雇入雇止手続に要する諸費用その他船員に関する諸費用」船体保険料、P・I・A保険料」修繕費」定期消毒費用」本船に係る諸税金」附通船料の半額」本船に要するペイント、油類その他の消耗品」オフハイヤー時間中船主のために要した港費その他余分の費用」

【備船者負担費目】 燃料、缶水」貨物積揚に関する一切の費用」運送契約に係る諸税金、諸手数料、代理店料」曳船料」水先料」棧橋料、浮標料その他港湾施設利用に要する諸費用」備船者のためにする接待費及び備船者又は荷主が乗船させた者の給食料、治療看護費その他一切の費用」附通船料の半額」備船者のために要する船長の上陸費、通船料及び通信費」

船主、備船者がそれぞれ負担すべき費用の項目を列挙したものであり、船主は船員船舶関係の諸費用をまた備船者は貨物の運送関係の諸費用を主として負担する旨を定める。

本書式がタンカー用のため具体的な費目名において先に制定をみた内航貨物船用書式と異なる箇所があるので以下にそれらにつき記す。

船主負担費目 普通荷役に要するロープスリング」を削除した。定期消毒費用」を挿入した。

備船者負担費目 マット、ダンネージ、甲板積木材に要するスタンションその他」貨物積揚に要する人夫賃、貯賃、タリー及びウィンチマン費用その他」港則により本船及び積荷に対する消毒に要する諸費用」をそれぞれ削除した。

港税、灯台料、棧橋料、曳船料、運河通航料、水先料、浮標料その他港則により支出を要する一切の費用」を曳船料」水先料」棧橋料、浮標料その他港湾施設利用に要する諸費用」と改めた。

荷主が乗組ませた者の給食料」を荷主が乗船させた者の給食料」と改め、その範囲を拡大した。

第6条【時間外その他特別労務手当】 備船者の要求により船員が時間外その他特別の労務に従事したときは、あらかじめ示された船主規定により備船者がその手当を負担する。

船員の時間外その他特別労務手当の費用負担関係を規定する。従来「オーバータイム」として規定していたが、時間外労務手当と特別労務手当は別のものであり、特別労務手当にいたってはその算出がむずかしいことから、本条の内容を正確に表すよう標題を「時間外その他特別労務手当」とし、本条の内容も従来の規定に手を加えた。

第7条【備船開始並びに終了】 船主又は船長が本船の備船開始準備整頓した旨を備船者又はその代理者に通知したときは、備船者は、遅滞なく備船を開始しなければならない。また備船終了の際は、備船者又はその代理者が本船の備船終了準備整頓した旨を船主又は船長に通知したときは、遅滞なく備船を終了しなければならない。

- 2 備船の開始並びに終了は、原則として午前7時から午後5時までの間に行う。
- 3 備船開始のときは船主が、備船終了のときは備船者が、本船タンク内を掃除し直ちに積荷に着手しても差支ないよう準備整頓していなければならない。

備船の開始、終了の手続とその際の本船の状態について規定する。

従来の第1項における「本船の受取」及び第2項における「本船の受渡」との文言は、本契約書式の法律的性格

からみて、不相応であるのでそれぞれ削除し、併せ本条を一部変更した。

第3項ではその主語を明瞭にさせ、また「艙内」を「タンク内」と改めた。

- 第8条 【備船料の計算】 備船者は、備船開始の日時より起算し1暦月間（備船開始日時より翌月の応当日時まで、但し、応当日を欠くときの応当日時は翌月最終日の応当日とし、翌々月の応当日時は備船開始の日時に還元する）につき表記のとおり本備船期間終了まで毎月同一の割合をもって備船料を船主又はその代理者に支払わなければならない。但し、立替金、燃料代金その他船主の負担たるべき費用があるときは、最終の半カ月分に限り後払とすることができる。
- 2 1暦月に満たない期間の備船料は、その備船料起算日時から翌月の応当日（応当日を欠くときの応当日は翌月最終日の応当日）までをもって1暦月とした日数により日割計算とする。
 - 3 本船船長が各地において借入れた船用金及び立替金は、備船料と差引計算する。
 - 4 備船料の支払日が祭日又は日曜日に当るときは、その翌日支払うものとする。

備船料の支払及び計算について全般的に規定しており、オフハイヤーの際の支払うことを要しない備船料についても同様に考える。第一項の「本契約期間」を「本備船期間」に改めた。

- 第9条 【備船料支払の遅延】 備船者が備船料を支払わない場合に船主が支払いを催告してもなお支払いのないときは、船主は、直ちに備船を停止するか又は本契約を解除することができる。これによって備船者が損害を蒙ることがあっても、船主は、その責に任じない。

契約違反の一態様として備船料支払遅延を規定している。本書式は内航用であり、備船者としても本契約に基づき種々の債務を負担し、備船料の支払についても努力していることから「備船料の支払がない時は船主はなんらの催告もしないで備船を停止するか又は本契約を解除することができる」旨は規定せずに、催告を要することとした。

- 第10条 【積荷の留置】 船主は、備船料その他本契約に基づき備船者に対して生じた債権につき積荷を留置し、かつ、その支払を受けるため積荷を競売することができる。

船主は本契約より生じた備船料その他の債権の担保として積荷の留置権を有し、かつ積荷を競売することができる旨を定める。

- 第11条 【船長その他の船員】 船主は、船長その他の船員にできるだけ迅速に航海をさせ、また本船の航海、積荷その他必要な事項に関し、備船者の業務を極力援助させなければならない。
- 2 船主は、船長に甲板部及び機関部撮要日誌又はこれに代えて備船者の指定する書類を各航海の終りに備船者又はその代理者に提出させなければならない。
 - 3 備船者が船長その他の船員の行為につき不満足のため交代を要求したときは、船主は、直ちにその事実を取調べ、至当と認める場合は、遅滞なくこれに応じなければならない。

船主が備船者に対し船長その他の船員を協力させること、備船者指定の書類を提出させること、また備船者は船主に対し不満足な行為をした船長その他の船員の交代を要求しうる旨を定める。

- 第12条 【荷役協定書の調印その他】 備船者は、自己又はその代理者の指示に従い船長のなした荷役協定書（類似書類を含む）の記名調印、貨物の受渡、管理その他本船の運送契約上必要な行為に関しては、その結果につき責任を負う。

従来「船荷証券の発行その他」としての規定であったが内航タンカー界においては船荷証券の発行は皆無であり、むしろ積揚時の積荷に関し、本船側と荷主と荷主関係者間での荷役協定書が重要なものとなってくる。そこで備船者の責任を明瞭にするため本条において荷役協定書その他等に関し備船者の責任を定めた。

- 第13条 【オフハイヤー】 船体・機関・ボイラーの掃除または破損、衝突、座洲、座礁、

火災、検査、入渠、修繕、定期消毒、船員の雇入雇止手続、船員のストライキその他本船の事故により時間の損失が生じたときは、本船が原状に復し再び業務につくまでに費した時間並びに前記事由により生じた離陸及び航海距離の延長に費した時間に対する備船料並びに燃料及び缶水は、船主の負担とする。但し、その費した時間が連続12時間未満であるときは、この限りでない。

- 2 前項但書の規定は、前記事由による時間の損失で同一事故により繰返し発生しその損失時間が1暦月間通算24時間以上に達したものについては、あらかじめ備船者の承諾ある場合を除き、適用しない。
- 3 前払を受けた備船料のある場合は、船主は、その内のオフハイヤー時間に該当する割合の金額を遅滞なく備船者に返還しなければならない。
- 4 天候不良又は積荷に関する出来事のため本船が避難又は寄港した場合、その時間はオフハイヤーとしない。
- 5 船体・機関又は属具に関する破損若しくは瑕疵により航海中速力が低下した場合には、そのために要した航海時間の延長に対する備船料並びに余分に消費した燃料及び缶水代を備船料から控除する。但し、航海時間の延長が12時間未満であるときは、この限りでない。

備船者の備船料支払、燃料及び缶水提供義務は備船期間中存続するが本条に定める一定の諸事由により契約本来の業務ができなくなった場合は、原則としてその期間に相当する備船料は支払うことを要せず、燃料及び缶水は船主の負担とする旨を定める。実際の処理上の諸事情を考慮して12時間の許容時間は従来通りとした。

第1項 「汽機汽缶の掃除」を「機関・ボイラーの掃除」に直した。また「但し、その時間が1回時間未満であるときはこの限りでない」を「但し、その費した時間が連続12時間未満であるときは、この限りでない」と改め、12時間という時間の性格を明瞭にさせた。また「この場合といえども、船主は、第11条第1項の趣旨に基づきできるかぎり時間の損失を防止するよう努めなければならない」との文言はあえて設ける必要がないこととなり削除した。

第2項 新設条項である。休航時間が12時間以上であればオフハイヤーとして処理されることとなるが、12時間未満であればオフハイヤーとして処理されないことより、この12時間を巧妙に利用する場合は生じてはならないので、これを予防するため、休航時間が12時間未満のものうち、同一事故を繰返す場合にはこのこまぎれ時間を集計して一暦月間通算し24時間以上に達したものについては、12時間未満がオフハイヤーとして処理されないにもかかわらず、オフハイヤーとして処理することとしている。なおこの場合、例えばポンプ故障が発生し、船主はオフハイヤーとなってもよいかから完全に修理したいのであるが備船者としてはぜひ応急修理して荷役してもらいたいというような場合、あらかじめ備船者が承諾すれば、この応急処理に要したこまぎれ時間は一暦月間の集計時間から除き、船主に負担がかからないように配慮している。

第14条 【中間及び定期検査】 船主が中間及び定期検査を行う場合、これら検査に使用された時間をオフハイヤーとし、オフハイヤー開始並びに終了は第7条の規定を準用する。

中間及び定期検査に関するオフハイヤーを規定する。従来の中間及び定期検査のオフハイヤーの規定を本条において一括纏めたものであり、その趣旨は従来と変わらない。

- 第15条 【船底掃除】** 本船が入渠後6ヵ月以上を経過し表記の速力を持続できないときは、船主は、備船者の請求により、船底掃除を行わなければならない。
- 2 前項の船底掃除に要した費用並びにその間に費した時間に対する備船料、燃料及び缶水は、船主の負担とする。

船底の附着物により契約時の速力を維持できなくなった場合、船者備の請求により船主の費用で船底掃除をしなければならぬ旨を定める。

第16条 【オフハイヤー時間の延長】 備船者は、第13条の事由によるオフハイヤー時間及び前条による船底掃除に要した時間を本備船予定満期日以後に延長することがで

きる。但し、オフハイヤー時間が通算して30日を超える場合には、30日を超えた日数の2分の1の日数を超えて延長することはできない。

- 2 備船者が前項の規定により時間の延長をしようとする場合には、その都度表記の期間内に船主に通知しなければならない。

オフハイヤーが生じた場合、備船者がそれに相当する時間の延長使用を望むならば、本契約上の備船期間後に使用できる旨を定める。

「本契約予定満期日」を「本備船予定満期日」と改めた。また「その2分の1を超えて」とあったのを「30日を超えた日数の2分の1の日数を超えて」と改めた。

第17条 【長期オフハイヤーによる解除】 第13条の事由によるオフハイヤー時間が引き続き残存備船期間の3分の1を超えたときは、備船者は、本契約を無償解除することができる。この場合、備船者は、表記の期間内に解除するか否かを船主に通知しなければならない。

オフハイヤーが長期にわたる場合、その期間が残存備船期間の3分の1以上に達したならば備船者は本契約を解除できる旨を定める。

第18条 【相互免責】 官憲又はこれに類する者の抑留その他の処分、内乱、暴動、海賊、不法占拠、船員の匪行、ストライキ、火災、衝突、座洲、座礁、沈没、投荷その他の天災不可抗力により生じた損害に対しては、当事者互にその責に任じない。

不可抗力によって生じた損害につき船主備船者は互に相手方に損害賠償の請求をすることができない旨定める。公害問題との関連から過激グループの石油工場へのデモや、またシージャックの社会問題を考え、不可抗力事由として「不法占拠」との文言を加えた。

第19条 【船主免責】 船主は、船長その他の船員の航海上の過失により生じた積荷の損害については、その責に任じない。

- 2 船主は、船長その他の船員の適当な注意の不足によるのほか、積荷の過不足損傷に対して、その責に任じない。
- 3 船主は、船長その他の船員の適当な注意の不足によるのほか、ボイラーの破裂、シャフトの折損又は船体・機関若しくは属具の隠れた瑕疵による備船者の損害に対しては、その責に任じない。
- 4 備船者が人夫を雇入れた場合においても、作業についてはすべて船長の指図に従わなければならない。但し、船主は、人夫の過失に対して、その責に任じない。

船主は船長その他の船員の航海上の過失により生じた積荷の損害及び客観的にみて適当な注意を払ったにもかかわらず生じた損害その他につき船主は責任を負担しない旨を定める。

第三項において「汽缶の破裂」を「ボイラーの破裂」に改めた。

第20条 【損害の補償】 備船者の責に帰すべき事由により船体又は属具に損傷が生じた場合、船主又は船長は、速かに備船者にその損害の状況を通知し、妥当と認められるものについては、備船者は、これを補償しなければならない。

備船者の不注意により船体等に損害が発生した場合、船主は相当な賠償を請求することができる旨定める。

第21条 【貨物に対する制限】 備船者は、船主の承諾を得なければ、本船に一般タンカーの貨物としての積荷以外の強力な有毒性、腐蝕性のある特殊な貨物を積載することはできない。

備船者は船体、就航、荷役、乗組員の人命等の安全性を確保することができないような有毒性その他の特殊貨物を積載することができない旨を定める。

本条はタンカー用に全面改正した。また、甲板積貨物についてはタンカーの場合備船料がタンクを基準としていることから規定を設けていない。

第22条 【航行に関する制限】 傭船者は、変乱又は封鎖の状態にある港湾若しくは場所へ本船を航行させることはできない。

- 2 傭船者は、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、また同様である。
- 3 傭船者は、船主の承諾を得なければ本船に曳船させることはできない。

傭船者は本船、積荷、乗組員の人命等の安全性を確保できないような本条に定める危険な区域へは本船を配船することができない旨を定める。

第23条 【流行病地】 流行病による検疫又は消毒のため停船中の傭船料及びその費用は、その原因が船主又は船長の雇入れた船員の発病に係るときは、船主の負担とし、また傭船者より乗船させた者の発病に係るときは、傭船者の負担とする。但し、発病の原因が傭船者が本船を公認された流行病地に寄港させたことに基づくときは、同地発航後20日以内はその発病者が何人であっても、すべて傭船者の負担とする。

- 2 前項に掲げる傭船料及びその費用は、その原因がいずれにあるか判明しがたい場合又は流行病地の公認が本船がその港に碇泊中或は発航後において発表された場合には、船主及び傭船者がこれを折半して負担する。

流行病による検疫又は消毒のため停船期間中に相応する傭船料及びその費用の負担に関する規定である。「乗組ませた者」を「乗船させた者」に改めた。

第24条 【共同海損】 共同海損は、西暦1950年のヨーク・アントワープ規則に従ってこれを処理する。

- 2 傭船料は、共同海損を分担しない。

共同海損の処理について規定する。

第25条 【海難救助】 海難救助による報酬は、船員に対する報酬、これがため費した時間に対する傭船料及び消費した燃料その他一切の費用を控除して生じた損益額を船主及び傭船者互に折半する。但し、海難救助のために費した時間は本傭船期間に算入する。

- 2 前項の規定は、漂流物拾得の場合に準用する。

海難救助による報酬の分配に関して規定する。「漂流物取得」を「漂流物拾得」に改めた。

第26条 【燃料及び缶水残高】 傭船開始の際本船の有する燃料及び缶水は、表記の割合で傭船者がこれを船主から買取り、また傭船終了のときは、その残高を表記の割合で船主がこれを傭船者から買取る。

本契約の傭船開始及び終了の際の燃料及び缶水残高の負担関係を定める。

第27条 【再傭船】 傭船者は、本契約に抵触しない範囲で本船を他に再傭船することができるが、本契約上の船主に対する責任を免れることはできない。この場合、傭船者は、成約後遅滞なく船主に通知しなければならない。

傭船者は本船を第三者に再傭船に出すことができる旨を定める。

第28条 【本船の喪失】 本船の存否が60日間以上わからないときは、本船の確認された最後の存在の時をもって本契約は終了するものとし、傭船料の前払があったときは、船主は、遅滞なく傭船者に精算返金しなければならない。

本船が喪失した場合、本契約は当然終了し、費用関係を清算すべき旨を定める。

第29条 【契約の本質】 本契約は、条文及び用語のいかんにかかわらず賃貸借契約ではない。

本契約を法律上どのように解決したらよいかとの問題に対し一つの指針を与える規定である。

第30条 【契約違反】 本契約に違反したものは、これによって生じた損害を相手方に賠償しなければならない。

本契約に違反した場合の損害賠償責任を定める。

第31条 【仲裁】 本契約に関して当事者間に争いを生じたときは、各当事者は、社団法人
2字抹消 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。

本契約に基づく紛争は当所の仲裁規則により当所においてなされ、この規則により選任され仲裁人の下した判断
が最終で船主備船者はこの判断に拘束される旨を定める。