

曳航契約書式制定趣旨並びに逐条要旨（英文書式）

社団法人日本海運集会所書式制定委員会
曳船契約書式制定審議小委員会

社団法人日本海運集会所書式制定委員会（委員長湯河勇氏）では広く海事に関する商取引の円滑な発展に寄与するため、和文・英文の各種の標準契約書式の制定に努めている。書式制定委員会は、昭和47年11月16日に開催し、昭和46年7月18日の決定に基づき設置した曳船契約書式制定審議小委員会（小委員長中川次郎氏）において真摯な討議を経てまとめられた英文および和文の曳航契約書式の最終案文を検討した結果、両書式を万場一致で承認した。

和文書式は既に実用に供されているが、英文書式は英文表現上の最終調整を終ったので、ここに発表する。

1. 両書式制定の動機と小委員会の設置

近年浚渫船、海洋掘削装置、解体船等の曳航業務が増加しつつある反面、内外航共にわが国の曳航業務の実態を十分反映した標準的な曳航契約書式がないため、関係業界から当所に対して標準書式制定の強い要望があった。そこで、書式制定委員会では英文書式（外航用）および和文書式（主として内航用）を制定することとし、海運、荷主、損保、仲立の各業界の委員からなる曳船契約書式制定審議小委員会を設置することとなった。小委員の人選は長岡英三前書式制定委員長に一任され、次の9氏からなる小委員会が設けられた（50音順、印小委員長）。

上野 晃 氏（日本沿岸曳船海運組合）

大野 寿保 氏（都栄海運）

梶山 正 氏（東京海上火災保険）

佐藤 泰 氏（日本海洋掘削）

関師 英人 氏（日本海事興業）

種子島光彦 氏（深田サルベ - ジ）

中川 次郎 氏（東京海事）

藤本 博 氏（日商岩井）

丸本 俊治 氏（五洋建設）

なお、本小委員会には青山学院大学法学部教授原茂太一氏がオブザーバーとして出席され、同氏から種々貴重な助言を戴き、案文、議事録、資料作成等は仲裁部より主として次の3名が行なった。

仲裁部長 谷本裕範、 同部長補佐 松元俊夫、 同部員 江成公夫

2. 審議経過

本小委員会の第1回会合は、昭和46年9月14日に開催され、審議方針として内外航共通の条項があるので、先ず外航用として英文書式案を作成し、次にそれを和訳し、その和訳したものを内航曳航業務の実情に合致するようさらに検討することとした。そして世界的に広く活動してい

るオランダの曳航兼救助業者シュミット社の Standard Form of Towage Contract (Lump Sum Basis) をもとに逐条審議して英文書式案を作成し、次に和文書式案を作成し、最後に書式の体裁その他全体的な検討を加えて、昭和 47 年 10 月 16 日開催の第 16 回会合において英文、和文両書式の最終案を得た。英文、和文両書式共当所の和文書式にならない英文は第 1 頁和文は表面にそれぞれ記載欄をまとめてボックスレイアウトを採用し、英文書式は第 1 頁のみでも契約書として或いは Fixture Note として使用できるようにした。

3. 書式の名称およびコードネーム

書式の名称を TOWAGE CONTRACT とし、コードネームを NIPPONTOW とした。業界では Lump Sum Basis (包括料金制、航洋曳船の場合) の契約と Daily Hire Basis (時間料金制、主として操船補助の曳船の場合) の契約があるので、前者であることを表わすため、名称の下に Lump Sum Basis と明記した。

4. 前文および署名欄

前文は当事者間で第 1 頁ないし第 3 頁の条件に従って本契約が締結されたことを明記し、さらに第 1 頁に記入された事項と第 2、第 3 頁の印刷条項とが異なるときは、前者が優先する旨注意的に規定した。本書式では曳航行為を引受ける者を the Tug・Owner、曳航依頼者を the Second Party と称することとし、署名欄は左を Tugowners、右を Second Party とした。

5. 欄内記載事項

(1) Place and date

契約締結場所および締結日の記載欄。

(2) Tugowners

曳船船主名の記載欄。曳船船主とは本契約の下で曳航行為を行なう者であって、実際に曳船を所有し曳航行為を行なう船主でも他人の曳船を傭船或いは受託している管理船主 (disponent Owners) でもよい (前文参照)。

(3) Second Party

曳航依頼者名の記載欄。曳航契約では Second Party (第二当事者) という語を使うことが多いので、これを使用した。

(4) Name(s) of tug(s)

曳船の船名記載欄。当該曳船が 2 隻以上の場合には、横に並べて記載する。

(5) Engine (motor or steam)

曳船の機関の種類記載欄。

(6) Gross tons

曳船の総トン数記載欄。

(7) Horse powers

曳船の馬力記載欄

(8) Other particulars

曳船に関するその他の明細記載欄で、曳船について以上 5 ないし 7 以外の事項の記載を要する場合の記載欄である。5 ないし 8 の曳船に関する記載事項は、曳船の同一性を確認するためのものである。

(9) Object to be towed

被曳航物の記載欄。被曳航物が浚渫船、海洋掘削装置、解体船などのどれに当るかその固有の名称がある場合はそれを明記し被曳航物を特定する。

(10) Gross tons

被曳航物の総トン数記載欄。

(11) Displacement

被曳航物の排水量記載欄。

(12) L.B.D.

被曳航物の長さ、幅、深さの記載欄。測度基準を明らかにして記載されることが望ましい。

(13) Draft

被曳航物の吃水記載欄。以上 10 ないし 13 の被曳航物の明細記載欄は、被曳航物によっては不要なものもある。

(14) Port of sailing

曳出港の記載欄。第 1 条の曳出港たるべき要件にかなった所であれば、通常の港でなくともよく単なる湾内であることも、海洋中の特定の地点であることもある。どの場合も分り易く簡潔に記載する。なお、曳出の方法としては第二当事者が補助曳船により被曳航物を曳出港の沖まで曳いてきて、沖で曳船と被曳航物との連結作業が行なわれる場合が多い。

(15) Destination

目的地の記載欄。第 1 条の目的地たるべき要件にかなった所であり、契約締結当時の記載内容は、大まかに港、地域、水域を表示するだけで、実際の引渡場所は、契約締結後第二当事者が指定する場合が多い。被曳航物が海洋掘削装置の場合は、大抵契約締結時に引渡場所が確定している。

(16) Towage price and currency

曳航料と支払通貨の記載欄。曳航料表示の通貨と支払通貨とが異なるときは、その通貨の換算率を明示し、さらに契約締結後為替が変動したときの処理方法についても取極めておくのが望ましい(第 2 条)。

(17) Mode and place of . towage payment (amount or percentage of each installment to be indicated)

曳航料の支払を分割払とし、電信為替によって特定の銀行にある曳船船主の口座に振込むよう規定した(第 2 条)ので、その銀行名と各分割払金の金額または割合(%)を記載する。実情に従い、支払時期を契約締結時、曳出港発航時、途中の約定された場所発航時または通過時、目的地到着時の 4 回とした。最終回については具体的に記載することは記載数字自体に計算違いあるときは紛議を生ずるおそれのあることを慮り、“The balance”として「残額」であることを明記した。

(18) When and to whom notice of Tug's expected date of arrival to be given

第 3 条に基づき曳船船長が曳出港および目的地への到着予定通知を行なう時期および宛先の記載欄。宛先は、通常第二当事者とその代理店とされる。

(19) Tow's readiness date

第 4 条に基づき被曳航物の曳航準備を遅くともいつまでに整頓すべきか、その予定の日を記載する（第 4 条）。

(20) Cancelling date

解約予定日の記載欄。曳船の曳出地到着が遅れたり曳航準備が整わなかったりした場合、第二当事者に解約権を生ずる期日を意味する（第 7 条）。

(21) To whom N/R to be given (port of sailing)

曳船の曳航準備整頓通知の宛先記載欄（第 8 条）。

(22) To whom N/R to be given (destination)

被曳航物の引渡準備整頓通知の宛先記載欄（第 10 条）。

(23) Tug's daily rate of hire

補償金の 1 日当りの金額記載欄（第 8、9、10、11、16 各条）。一般に Tug's daily rate of hire と称している。

(24) Place from which Tug starts for port of sailing

曳船が本契約を履行するため曳出港へ向けて発航する場所の記載欄（第 9 条）。

(25) Tug's station or place

曳船の基地または航海をしていないときに通常碇泊している場所の記載欄（第 9 条）。

(26) Brokerage commission

仲介人に対する手数料の記載欄（第 21 条）。

(27) Brokerage commission to be paid to

仲介人の手数料支払先の記載欄。

(28) Number of additional clauses attached, if any

特約条項を追加した場合、その Clause number を記載する。

6 . 逐条説明

第 1 条（ Object to be Towed, Port of Sailing and Destination ）

曳船が被曳航物を曳出港から目的地まで曳航する旨の規定である。曳出港、目的地いずれも曳船列（連結された曳船と被曳航物）が潮汐の干満を問わず安全に浮揚することができなければならないので、その旨を明記した。被曳航物が海洋掘削装置の場合は契約締結時に引渡地点が緯度、経度により決っているのが普通であるが、その他の場合は曳船列の目的地到着時の前後に第二当事者により指定されるので、“ ... as may be designated by the Second Party ” とした。

本契約は、曳船船主が被曳航物を受取り、その保管の下に曳出港から目的地へ移動することを引受け、それに対して第二当事者が報酬（曳航料）を支払う（第 2 条）ことを約する契約、即ち物品運送契約的な契約である。

第 2 条（ Towage Price and Condition of Payment ）

曳航料とその支払条件に関する類定で、実情に従い支払は分割払、電信為替送金によることとし、さらに曳船列の曳出港発航後に支払われる分割払金については支払期日の未到来分は“no cure, no pay”(不成功無報酬)の原則によることとした。一部の外国書式には、曳航行為が完了しない場合でも曳船船主が曳航料全額を取得するという規定を置いているものがあるが、わが国の実情にはそぐわないようである。

曳航料(一部)の支払をL/Cによることもあるが、その場合次のような特約をすることが望ましい。

The Second Party shall establish an Irrevocable Letter of Credit issued by _____ within _____ days of signing this contract, not to expire on or before _____, for the amount of (_____ per cent of) the towage price, in favour of the Tugowners, which shall be paid to the Tugowners against the cable advices of the Master of the Tug confirming the sailing from the port of sailing, sailing from or passing _____ and arrival at the destination of the Tug and Tow.

第3条 (Notice of Expected Arrival)

曳船の曳出港到着予定日および曳船列の目的地到着予定日の通知に関する規定である。通常曳船列の曳出港発航後はその動静について曳船船長から第二当番者側に毎日通知される。

第4条 (Preparation for the Towage Service)

第1項は、第二当事者の被曳航物に関する曳航準備義務についての規定である。第二当事者は19欄表示の日までに被曳航物を曳航に適するようにしなければならない。さらに保険者指定の検査人が曳船の堪航性、大きさ、馬力、曳航装置、被曳航物の堪航性、曳船と被曳航物の連結の状態等を検査し、曳船列が安全な航海に適する状態にあることを承認しなければ、保険者が被曳航物について保険を引受けないという実情に鑑み、第二当事者が被曳航物を保険者の要求に合うような状態におく旨規定した。

第2項は曳船船主の曳船に関する曳航準備義務についての規定で、曳船船主は曳船を航海に堪える状態におき、曳索その他曳航に必要な曳航装置を備える旨規定した。

第5条 (Riding Crew)

被曳航物の見張り、機械の操作、応急処置等のため上乘人が被曳航物に乗務するが、政府(規則)、曳船船長、保険者の検査人が上乘人の配乗を要求することがあり、その場合に曳船船主が第二当事者のために上乘人を提供することもある。実情に従い、そのような要求に基づく上乘人の費用および責任が第二当事者の負担である旨規定した。

第6条 (Connecting and Releasing Tow)

曳船と被曳航物との連結およびそれらの切離しは、曳船船長の裁量により行なわれる旨の規定である。

第7条 (Cancellation)

曳船が約定の日までに曳航準備が整わないとき、第二当事者は本契約を解除できる旨の規定である。

第 8 条 (Delay in Commencement of Voyage)

曳船船長により曳航開始準備整頓の通知がなされてから 24 時間以内に第二当事者が被曳航物の曳航準備を完了させないとき、第二当事者は曳船列が実際に発航するまでの時間について補償金を支払う旨の規定である。

第 9 条 (Impossibility of Performance of Towage Service)

被曳航物が保険者の検査人の許可を得られないとか、曳船船長の要求を充たさないとかその他曳船船長が責を負うべきでない事由により曳航を開始することができないとき、第二当事者は本条に定める方法によって算出した金額を補償しなければならない旨の規定である。理論上、この補償金は損害賠償額の予定ではないから、第二当事者の責に帰すべき事由による場合、曳船船主は別途損害賠償を請求することができよう。

第 10 条 (Delay in Releasing Tug at Destination)

曳船船主および曳船船長の制し難い事由により（天候状態を除く）、巨的地において被曳航物の受領が遅れた場合の補償金支払に関する規定である。

第 11 条 (Time Lost by Tug during Voyage)

第 1 項は曳航中に被曳航物に修理または改造を行なったり、装備を施す必要が生じたり、或いは第二当事者の責に帰すべき何らかの事由により曳船列がいずれかの港に入港した場合、航海が遅れるので、その遅れに対して第二当事者が補償金を支払う旨の規定である。

第 2 環は、台風またはその予報に基づく（避難など）離路または遅延について、第二当事者が補償金を支払う旨の規定である。

第 12 条 (Port Charges and Expenses)

被曳航物に関する港費、水先案内料、諸税、保険料、その他の費用は第二当事者が負担し、曳船に関するそれらの費用は曳船船主が負担する旨の規定である。実情に従い補助曳船（主として連結、切離しの際に使用される）の費用は、第二当事者の負担とした。

第 13 条 (No Claim for Salvage)

曳航中に曳索の切断その他の事由により被曳航物が曳船から離れることがあり、その場合曳船船長は被曳航物の安全性確保および曳船と被曳航物との再連結に努めなければならない。しかし、そのためになされる作業が救助作業であるという理由で曳船船主が常に救助料を請求することになっては著しく公平を欠くので、本契約の履行と認めることのできない特別の労務をなした場合を除き、船主は救助料を請求することができない旨規定した。作業が本契約の履行と認められるか否かはケース・バイ・ケースで判断すべきである。

第 14 条 (Deviation)

曳船船主は、曳船列をして所定の航路を迅速に航海をさせなければならないが、航海中に航海の順序または航路を変更しなければならない事態が生じうるので、離路に関する規定を設けた。離路をした場合、曳船船長は第二当事者に対してその旨を通知すべきである。

第 15 条 (Immunities)

曳船船主（曳船）の免責に関する規定で、一般に使用されているものを若干修正した。国際海上物品運送法第 18 条 1 項は「第 15 条の規定（免責特約の禁止）は生動物の運送及び甲板積の運送には適用しない」旨規定しているので、甲板積の運送よりも一層危険の多い本契約に上

記第 18 条 1 項が類推適用されると解すべきである。したがって、曳船船主（その使用人）の被曳航物に関する注意義務違反および曳船の堪航能力に関する注意義務違反の挙証責任を第二当事者に負わせても、本条は無効とならない。

第 16 条（Penalties）

第二当事者の被曳航物の輸出入申請その他の手続に関する行為、過失について曳船船主は責を負わず、そのような行為、過失ゆえに曳船船主または曳船が罰金を課せられたときは、第二当事者は曳船船主に賠償し、またそのような行為、過失によって曳船が遅延させられたとき、第二当事者は補償金を支払う旨の規定である。

第 17 条（Lien）

曳船船主の留置権に関する規定である。曳船船主は曳航料全額、補償金、本契約上曳船船主に支払われるべきすべての費用等につき、被曳航物の上に留置権を有する旨規定した。

第 18 条（Substitution）

曳船が本曳航作業を行なえないか、曳船船主が代船を当てることを望むとき、曳船船主は第二当事者の承諾を得た上で代船を当てることのできる旨の規定である。

第 19 条（General）

第 1 項は、本契約は曳航契約であって、傭船契約または *personal contract* ではない旨の規定である。米国では *personal contract* の要件に当たるときは、免責の特約ができないことになっているので、本契約が *personal contract* の性質を持たないことを明らかにした。

第 2 項は、本契約中の一部の規定が無効となっても他の規定の効力に影響を与えない旨の規定である。一旦成立した契約はなるべく履行されるようにとの趣旨である。

第 20 条（Claim）

滅失、損傷、延着についての賠償請求が目的地到着の日または曳航作業終了の日から 14 日以内になされない限り、曳船船主（曳船）はいかなる責も負わない旨の規定である。

第 21 条（Brokerage）

契約締結の際に仲介人が介在する場合もあるので、一般の傭船契約書の仲介手数料に関する規定にならって設けたものである。

第 22 条（Arbitration）

本契約に関して当事者間に争いが生じた場合、当所の仲裁によって解決する旨の規定である。仲裁は裁判に代る制度で、仲裁人のなした仲裁判断は確定判決と同一の効力を有し（民事訴訟法第 800 条）、裁判に比べ時間と費用の点で非常に経済的である。仲裁は、法律のみによって判断されるのではなく、取引慣行、仲裁人の豊かな経験に基づいて行なわれる。

当所は、標準契約書式を制定すると共に、わが国唯一の常設海事仲裁機関として内外に認められている。

なお、外国人との間の仲裁判断は 1958 年 6 月 10 日ニューヨークで作成された外国仲裁判断の承認及び執行に関する条約（ニューヨーク条約）により、その加盟国において執行することができ、現在同条約には日本を含め 40 数ヶ国が加盟している。

以 上