

昭和39年11月

BEIZAI CHARTER PARTY

制定趣旨書

社団法人 日本海運集会所

BEIZAI (American Logs/Lumber)

CHARTER PARTY

制定の趣旨及び逐条説明

制定の趣旨 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、わが国を中心とする海商取引の円滑化をはかるために、海事に関する契約書式の制改訂を行なっている。特にここ三、四年というものの当所の仲裁業務においても、国際仲裁事件の依頼がかなりの増加を示したために、英文にして一担紛議を生じた際は、当所において仲裁をなす旨の仲裁条項をもつ書式の整備の必要が痛感せられていたため、この面に力を入れることとなり、運輸省当局から補助金を得ることとなった昭和三十七年度には穀物、石炭、鉱石、その他一般大宗貨物を対象とする VOYAGE CHARTER PARTY (Code name: NIPPONVOY 1963) を制定したので、昭和三十八年度には昭和三十五年に制定をみた NANYOZAI CHARTER PARTY (Code name: NANYOZAI 1960) との関連と最近とみに活況を呈し、ために取引の円滑迅速化が望まれている米材輸送事情に着目して、ここに紹介する BEIZAI (American Logs/Lumber) CHARTER PARTY (Code name: BEIZAI 1964) を制定した。

BEIZAI CHARTER PARTY の制定については、昭和三十八年七月開催の書式制定委員会の決議に基づき、委員の人選については日本木材輸入協会(事務局長中瀬直雄氏)並びに関係船主の集まりである木曜会(幹事第一中央汽船営業部長長尾基氏)のご協力を得て長岡書式制定委員長の下で行なわれ、その結果、案文作成を主眼とする専門委員会(委員長小川武氏、副委員長藤岡佳喜和氏)は、

三井船舶 相浦紀一郎 山下汽船 加々美益次
新日本汽船 今西輝男 日東商船 許勢 侃
第一中央汽船 小川 武 大同海運 島 忠雄

川崎汽船 清尾英夫 東洋棉花 久田原健一
三菱海運 三井元之助 住友林業 杉田武敏
岩井産業 大曾根誠一 日綿実業 広瀬敬四郎
(岩崎堅太郎) 安宅産業 藤岡佳喜和
三井物産 大音敬一 三菱商事 山本 篤
丸紅飯田 片桐 敦
の十六氏でもって構成せられることとなり、この専門委員会でもって出された案文や諸意見等を審議し、決定する小委員会(委員長長岡英三氏、副委員長各務八郎氏)は、
書式制定委員長 長岡英三 書式制定委員 久野武雄
書式制定委員 各務八郎 大同海運 植田 実

日東商船 小川知速 岩井産業 奥山和夫
三菱海運 小林健吾 (藤本 博)
新日本汽船 善塔佳一 三井物産 古賀英二
三井船舶 綱頭正夫 三菱商事 多木哲夫
川崎汽船 戸塚元二郎 (金子圭一)
第一中央汽船 長尾 基 住友林業 西宗忠三
山下汽船 山腰嘉正 日綿実業 原田三郎
安宅産業 市川政夫 丸紅飯田 古川博一
(篠崎一郎) 東洋棉花 成田富三
(カッコ内は代理出席者)

の十九氏で構成された。
ところで、小委員会は昭和三十八年十一月に第一回会合を開いてから都合一五回、専門委員会は同じく同年十一月に第一回会合を開いてから都合一一回、終始熱心に活発な討議を重ねてその成案を得、その後実用に供するため英文についての再検討等を行なって書式制定委員会に審議の結果を報告し、ここに本書式実施の運びとなったのである。
なお本書式制定にあたっては事務局仲裁部からは山戸嘉一、谷本裕範、国領英雄、中村允子、松元俊夫の五名が参加して議事録の作成、内外資料・判例の蒐集研究に当った。

本書式制定の基本方針 並びに本書式の特徴

本書式の制定に当たっては、「NIPPONVOY 1963」の本条項をとりその審議内容を尊重し、併せて米材輸送の実情と木材用書式の一つたる「NANYOZAI 1960」との関連を考慮し、公正かつ実務的に妥当な書式とするという基本方針がとられた。逐条説明にはいるに先立ち、本

書式の若干の特色を挙げると、

(1) 甲板積も当然なされるものとして規定している
(第一条、第八条)

(2) 運賃条項は賃積と Lumpsum の二者択一方式をとっている (第二条)

(3) 碇泊期間の計算方法としては、積揚地別計算とするものと積揚地通算とするものとの二者択一方式をとっている。また積揚地が二港以上に亘る場合が多いので、二港以降の碇泊期間の開始時に関し規定している (第三条)

(4) 船内荷役の手配および費用負担に関しては船主無関係 (FIO) を規定している (第五条)

(5) その他船主、備船者負担費用については米材輸送の実情を考慮し、併せて FIO 条件たることも勘案の上規定している (第七条)

(6) 本書式は主として米國太平洋岸から極東向の米材の長距離輸送契約に使用されるので、木材の日割れ皮のすりむけ等の損傷につき船主免責の規定 (第十三条) を、船主の責任及び免責規定 (第一条) とは別に注意的に規定してゐる等となる。

なお、本書式の標題については「米材」に相当する適切な英文がなす上、先に制定された「NANYOZAI 1960」が今ではこのままの名称で國際的に通用するに至つてゐる事実を考慮の結果、「BEIZAI」の文字を使用することにした。しかし「BEIZAI」だけでは内容が分らなう向きも当然であることが予想されるので、本書式は「Logs」のみならず、「Lumber」にも使用されるものであることを示す必要があるのじ、「BEIZAI」の次に (American Logs/Lumber) を入れ、結局標題は
BEIZAI (American Logs/Lumber) CHARTER PARTY として Code name を「BEIZAI 1964」

とした。

逐条説明

前文 (Owners; Vessel; Position; Charterers)

船主、本船、備船者等に関する表示欄であるので、空欄には順次に船主、本船国籍、船名、総噸数または純登録噸数、重量噸数、載貨容積、船級、本船位置、積地回船予定日、そして備船者を記入するわけであるが、船主記載欄の次の「Owners, Chartered Owners or Disponent Owners」については不要のものを抹消して船主の性格を明らかにし、重量噸数は「……tons dead-weight or thereabouts」として「all told」との許容の意味内容をもつたものとして表示するようになつてゐる。ところで「NIPPONVOY 1963」にはなうものとして載貨容積記載欄があるが本欄設置の目的は Lumpsum 契約に際して便利であるということにもよるが、ただそのためのみでなく本船識別の観点から設けられたものである。

第一条 (Where to load; Cargo; Destination)

空欄には順次、積地、積荷量、その増減許容率、揚地を記載する。そして注目すべき文言として、まず「a full and complete or part cargo」とあるのは、本書式が満船積は勿論のこと部分積も対象としてゐるためであり、さらに上述の「a full and complete or part cargo」の次に「inclusive of deck load」という文言が挿入されているのは、米材については甲板積を含むのがむしろ普通であるためである (なお第八条参照)。

第二条 (Freight)

運賃約款は航海備船契約の中でも特に重要な条項の一つであり、それだけかなり詳細かつ具体的に記載することが望ましいので、この観点に立つて規定してゐる。

米材の場合、運賃はいわゆる前払いされているが、運賃の取極め方としては賃率による場合と Lumpsum による場合があるので、この何れにても契約が締結出来るようにするため、記載欄はこれら二方式の何れかを選択できるようにしてゐる。

即ち、前段 (A) は賃率による場合であつて、1,000 Board Measure Feet 当りの運賃 (運賃決定の基準) (たとえば B/L quantity によるといつたように……) の支払いの場所、支払いの時期、支払い方法等につき順次空欄に記載するものである。

一方、後段 (B) は Lumpsum 契約による場合であつて、Lumpsum 運賃、その支払い場所、時期、方法等を空欄に記載するものである。ところで、Lumpsum 運賃決定のよりどころとなる「……」の「cargo deadweight」と「cargo bale capacity」の二点については、船主は備船者に対し保証する旨の規定が設けられてゐる。

次いで、本条第二項として、いわゆる全額運賃確定取得約款をおき、船主は運賃を積荷役完了時をもって確定的に取得する旨を規定した。なお、本規定は上述した (A) (B) 何れの場合にも適用されるものである。

第三条 (Loading and Discharging; Laytime for Loading and Discharging; Time lost for waiting for Berth; Rotation; Commencement of Laytime at second and subsequent ports)

本条は碇泊期間に関する規定であつて、前条の「運賃」と共に、先に制定された「NIPPONVOY 1963」並びに「NANYOZAI 1960」の關係条項と比較してかなり本書式の特異性を反映してゐる条項といえよう。

(1) まず (A) 項は積揚地別計算とする場合の碇泊期間の計算方法であり、ついで (B) 項は積揚地通算とする場合であつて、米材輸送の実情を勘案して (A) か (B) の何れかを契約当事者が選択使用するようにしてゐる。

一、二注意すべきは、米材にあっては、積揚地別計算とする場合でも碇泊期間を通算する場合もかなりあるので“non-reversible”とするか“reversible”とするかは契約当事者の任意として、日曜、休日に荷役作業を行なった場合、その日は全日として碇泊期間に算入するか、実際に作業した時間のみを算入するかにつき具体的に規定できるように余白を置いておくことである。

(四) 第二項 (Laytime for loading) 並びに第三項 (Laytime for discharging) はそれぞれ積地並びに揚地におけるN/Rの提出時間、そして碇泊期間の始期等に関する規定で、実際の労働事情を十分考慮の上、かような規定となっているが、特にN/Rの提出先については、備船者またはその指定の者に提出すべき旨を定めると共に、余白を設けて具体的に表示できるようにされている。

(五) 第四項 (Time lost in waiting for berth) は船混みのために本船がバース待ちしなければならない場合のあることを予想して、本船の検査が終了し、あらゆる点で荷役準備が整頓しておれば、本船が港内にいると港外にいるとかわからず、バース待ちのために空費した時間を碇泊期間に算入する旨を規定している。

(六) 第五項 (Rotation) では“NANYOZAI 1963”が“Owners' option”として種々問題もあるのと、米材の場合専用船の進出事情を考慮しなければならず、また一般に邦船は“Owners' option”として規定した場合でも、実際には船主備船者の話し合いで行なっている事情もあり、本書式は邦船に限らないことを考慮の結果、充分とはいえないまでも、この際やや限定的な“geographical rotation”とする旨を規定した。

(七) 米材にあっては積揚地共に二港以上にわたる場合が多いので、第二港以降の碇泊期間の始期については本船がその港に到着した時に開始するが、ある一定の時刻

を過ぎてから到着した場合には翌日の午前八時に開始する旨規定した。

第四条 (Demurrage; Despatch Money) 滞船料早出料に関する一般的規定を置いているが、これは米材にあっては滞船料早出料の精算の時期と場所を契約に際し、予め定めている場合も多いが、必ずしも米材輸送契約全般にみられるものでもないためである。

第五条 (Free In and Out) 船内荷役の手配および費用負担に関しては船主無関係 (FIO) とする旨の規定である。

第六条 (Overtime) 時間外作業に伴って生ずる費用負担につき、原則として時間外作業を要求した者がそれによって生じた費用を負担することとしているが、特に港湾当局その他官署の命令による場合には備船者が負担する旨規定している。なお、船員に対する時間外手当は常に船主負担とした。

第七条 (Various Charges) 本条を規定するに当っては、本書式が米材専用のものであること、第五条で明らかな如く、FIO条件を前提としていること等を考慮の上、慣行を十分に考慮し、備船者及び船主の負担費目をそれぞれ具体的に列挙するという規定方針がとられた。その結果“terminal service charges”については、委員の中で備船者負担と断定し得ないとする意見もあったが、種々現地に問い合わせた結果を参照し、また實際例を多数調べたところ大多数の事例は本費目を備船者負担として従来から扱ってきたことが判明したので、米材取引の現状等からみて無用の混乱を来たすことを避け、海運商取引の円滑化を期するという観点から結局備船者負担とする旨規定された。

第八条 (Deck Cargo) 第一条において貨物の積載については、甲板積みも含む旨を規定していることに関連して、船主は本船の堪航

能力の限度内であれば備船者の危険において甲板上に貨物を積むことを認めているが、その場合の甲板上の積荷の滅失、毀損について船主は責任を負わない旨規定している。

第九条 (Days on Demurrage) 第三条との関連よりみて本条は碇泊期間を積揚地別計算とする場合に、積地における超過碇泊期間と、いわゆる本船見切出帆の場合備船者の不積運賃、滞船料の支払い義務を明確に規定している。

第十条 (Laytime and Canceling Date) 碇泊期間はここに定めた日時前には開始しない旨、および、いわゆる解約期日として予め定められた日の正午までに本船が船積準備を了しない場合には、備船者は本契約を一方的に解約できる旨を規定している。

第十一条 (Owners' Responsibility and Exemption) 船主の責任と免責に関する規定であるが、第一項は船主の責任として船主の堪航能力担保義務と積荷に対する注意義務を規定し、その準拠するところはヘーグ・ルール第三条第一項、同第二項と国際海上物品運送法第五条第一項、第三項第一項と第二項である。第二項では第一項に規定された船主責任にかかわらず、船主免責となる場合について具体的に列挙しているが、その準拠するところはヘーグ・ルール第四条第一項、同第二項と国際海上物品運送法第五条第二項、第三項第二項、第四項第一項、同第二項となっている。

なお、本条については先に“NIPPONVOY 1963”制定の際十分に審議しつくされているので、今回はその“NIPPONVOY 1963”の該当条項たる第一二条の第一項、第二項をそのまま採択している。

第十二条 (Steward Damage) 本条は第五条 (FIO) との関連から規定されたもの

で、第一項では荷役人夫が本船に与えた物理的損害を備船者の負担とする旨を規定し、第二項は発生した損害が明らかかな場合には、後日の紛争を避けるために船長は備船者側関係者にその旨を通告する義務ある旨の規定である。

第二三条 (Responsibility for Cargo.)

本書式はどうしても極東向けに使用されることが予想されるので、長距離輸送中の木材の日割れ、皮がすりむける等の損傷が考えられるので、これらについては船主免責を規定している。

第一四條 (Deviation.)

離路が正当な理由に基づく場合には是認される旨規定した。

第一五條 (Lien.)

留置権行使の可能な範囲につき、わが国では物権法定主義をとっているので本書式では商法第七五三条に基づき明確に規定することとしたが、商法第七五三条は必ずしも実体に即したのもといえず解釈上問題もある。特に同条項中の「附随ノ費用」もその問題の一つであってこれについては「運送に関連して直接生じた費用たとえば運送中の運送品の包装改修費等」とされるので英文にあってはこの旨を考慮した表現としている。

後段は船主が留置権行使の結果もなお備船者に対して残存債権をもつ場合には、それは備船者にとっては船主に対する一般債務として残る旨の規定である。

第一六條 (Measurement.)

米材輸送の実情より検材は船積み前に船主が承認した検数人により Bereton Scale で行なう旨の規定である。

第一七條 (Bills of Lading.)

船荷証券の交付については、船長は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の船荷証券を交付する義務を負うが、たとえば備船者が本船

をサブレットに出した場合などにみられる B/L の運賃が、備船契約で定めた運賃より低い時には船長は船荷証券に署名の時に、備船者がその差額を船主に支払うべき旨の規定である。

第一八條 (General Average.)

共同海損ある場合は、その精算は一九五〇年ヨーク・アントワープ規則により当事者が定めた精算地においてなす旨の規定である。

第一九條 (Agency.)

本条は、本船の入港、船積、荷揚等に関する本船および備船者の連絡先は実情を考慮して "Owners' agents" とする旨の規定である。

第二〇條 (Strike.)

"NIPPONVOY 1963" の第二一条 Strike Clause が最近の労働事情をかなり考慮して作成されたものであるので、その制定審議を尊重して本条も上述の "NIPPONVOY 1963" の第二一条をほとんど採択している。文言上 NIPPONVOY のそれと異なるところは、第二項一行目 "If there is a strike or lock-out interfering with the loading....." と第三項一行目の "interfering with the discharge....." のイタリック体の箇所であって NIPPONVOY のそれは "affecting" とされている。何故にかような変更をみたかについては、木材特有の伐採業者のストライキが本条の適用を受けるか否かが問題となったためであって、結局積揚荷役に直接影響のあるストライキまたはロックアウトと解する「ためである。またその他の点で NIPPONVOY のそれがそのまま踏襲されたのは、本条審議の当初米材の積荷地で予想しうるストライキやロックアウトにつき、具体的態様の列挙規定が好ましいとされたのであるが、実際に列挙することは不可能に近く、よってここにいうストライキやロックアウトは船主・備船者にとって "beyond control" と

なるものに限られようとの趣旨の下に、具体的列挙方式をとらず、実際の処理についてはケース・バイ・ケースで考えるのが良いということに落着いたためである。

そこで第一項から第三項までにつきごく簡単に説明すると、第一項は船主・備船者ともに本契約の履行を妨げるストライキまたはロックアウトによって生じた結果については責任を負わない旨規定しており、第二項、第三項は積揚地におけるストライキまたはロックアウトと碇泊期間の関係を中心にした処理規定であって、できるだけ具体的に処理方法を明記し、かつ当事者双方の利害が一方に偏らぬように調和をはかった規定ということができよう。

第二一条 (War, Both-to-Blame Collision and New Jason Clauses.)

本書式が米国並びにカナダの太平洋沿岸諸港から積み出されるいわゆる米材に使用せられる点を考慮して、本書式最下段に "War Clause", "Both-to-Blame Collision Clause", "New Jason Clause" を規定することにした。

第二二條 (Indemnity.)

本契約上の債務不履行によって生じた損害の賠償は、立証された損害額につきなされる旨の規定である。

第二三條 (Arbitration.)

本契約に関して紛争が生じたときは、社団法人日本海運集会所(東京)において、同所の定める海事仲裁規則により仲裁をなす旨の規定である。

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

CODE NAME
BEIZAI
1964

BEIZAI (American Logs/Lumber) 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 ^{GROSS} register, tons deadweight or thereabouts,	4
	and having about cubic feet bale capacity, classed	5
Position.	now	6
	and expected ready to load under this Charter about	7
Charterers.	and	8
Where to load.	1. That the said vessel shall, with all convenient speed, sail and proceed to	9
	..... or so near thereto as she may safely get and lie always afloat,	10
Cargo.	and there load, with her own tackle, a full and complete or part cargo, inclusive of deck load, of Logs and/or Lumber	11
	Board Measure Feet % more or less at Owners' option, which Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the	12
Destination.	vessel shall, with all convenient speed, proceed to	13
	..... 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.	14
Freight.	2. Freight to be prepaid as follows:	15
	(A) per 1,000 Board Measure Feet on quantity,	16
(A) and (B) being for alternative use, either should be deleted.	payable in cash in	17
	.....	18
	.....	19
	(B) Lumpsum of, payable in cash in	20
	.....	21
	.....	22
	..... Owners guarantee that the vessel can	23
	carry tons of deadweight cargo and has cubic feet bale capacity for cargo.	24
	Freight to be considered as earned upon completion of loading, vessel and/or cargo lost or not lost.	25
Loading and Discharging.	3.	
	(A) Cargo to be loaded at the average rate of Board Measure Feet per weather working day	26
(A) and (B) being for alternative use, either should be deleted.	of 24 consecutive hours, Sundays and Holidays excepted unless used	27
	Cargo to be discharged at the average rate of Board Measure Feet per weather working day	28
	of 24 consecutive hours, Sundays and Holidays excepted unless used	29
	Laytime for loading and discharging to be non-reversible	30
	reversible	
	(B) Cargo to be loaded and discharged within weather working days of 24 consecutive hours,	31
	Sundays and Holidays excepted unless used	32
Laytime for loading.	Laytime 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	33
	office hours after noon. If loading be commenced earlier, time to count from actual commencement.	34
	Notice of readiness at loading port to be given to the Charterers or their Nominees, Messrs.	35
	.....	36

Laytime for loading.	Laytime 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.	33
	Notice of readiness at loading port to be given to the Charterers or their Nominees, Messrs.	34
	.....	35
	.....	36
Laytime for Discharging.	Laytime 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.	37
	Notice of readiness at discharging port to be given to the Charterers or their Nominees, Messrs.	38
	.....	39
	.....	40
Time lost in waiting for berth.	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.	41
Rotation.	The loading or discharging ports shall be in geographical rotation.	42
Commencement of Laytime at second and subsequent ports.	Laytime at second and subsequent loading or discharging ports to commence upon vessel's arrival at the port. If the vessel arrives at the port after p.m., laytime to commence at 8 a.m. on next day.	43
Demurrage, Despatch Money.	4. 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).	44
Free In and Out.	5. Charterers to load, stow and discharge the cargo free of risks and expenses to Owners. Charterers to have the liberty of working all available hatches. The vessel to provide motive power, winches, gins and falls at all times and, if required, to supply light for night work on board free of expenses to Charterers.	45
Overtime.	6. 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.	46
Charges.	7. Lighterage, towage for raft, terminal service charges, handling charges, and such wharfages and other dues/taxes as are charged against cargo, if any, to be for Charterers' account. Stanchions, lashing wire, chains and so on for usual materials for deck-loading to be provided by Owners at their account.	47
Deck Cargo.	8. Owners to load cargo on deck at Charterers' risk within the limit of the vessel's seaworthiness, in which case Owners not to be responsible for wash away and/or any other damage to deck cargo.	48
Days on Demurrage.	9. 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.	49
Laytime and Cancelling Date.	10. Laytime not to commence before Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) by noon of, Charterers 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.	50
Owners' Responsibility and Exemption.	11. 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.	51
Stevedore Damage.	12. Charterers are to 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, as far as apparent, to be reported by the Master to Charterers, their Agents or their stevedores within 24 hours after occurrence.	52
Responsibility for cargo. Deviation.	13. Owners shall not be responsible for split, chafing and/or any damage unless caused by the negligence or default of master or mariner.	53
Lien.	14. The vessel shall have 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 ports in any order for any other reasonable purpose.	54
Measurement. Bills of Lading.	15. Owners shall have a lien on the cargo for all freight and all other expenses in relation to the transport, deadfreight, advances, demurrage, damages for detention, general average, and salvage. 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.	55
	16. Cargo to be measured by measurers approved by Owners according to Brereton Scale before loading.	56
	17. 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.	57
		58
		59
		60
		61
		62
		63
		64
		65
		66
		67
		68
		69
		70
		71
		72
		73
		74
		75
		76
		77
		78
		79
		80
		81
		82
		83
		84
		85
		86
		87
		88
		89
		90
		91
		92
		93

General Average.	18. General Average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1950, in	94
Agency.	19. The vessel to be consigned to Owners' agents both at loading and discharging ports.	95
Strike.	20. 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.	96
	If there is a strike or lock-out interfering with 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 laytime 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.	97
	If there is a strike or lock-out interfering with 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.	98
War-, Both-to-Blame Collision-, and New Jason Clauses.	21. War-Clause, Both-to-Blame Collision Clause and New Jason Clause as below.	100
Indemnity.	22. Indemnity for non-performance of thi Charter shall be proved damages.	101
Arbitration.	23. 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.	102
		103
		104
		105
		106
		107
		108
		109
		110
		111
		112
		113
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.	118
	If owing to outbreak of hostilities the cargo loaded or to be loaded under this Charter or part thereof 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.	119
	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).	120
	No Bills of Lading to be signed for any blockaded port, 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 she 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.	121
		122
		123
		124
		125
		126
		127
		128
		129
		130
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 insofar 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 to a collision or contact.	131
		132
		133
		134
		135
		136
		137
New Jason Caluse.	In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery.	140
		141
		142
		143
		144