

BEIZAI CHARTERPARTY 改定趣意

Code Name “ BEIZAI 1991 ”

社団法人日本海運集会所書式制定委員会
米材航海傭船契約書式改定審議小委員会

昭和 39 年に BEIZAI CHARTER PARTY (コードネーム : BEIZAI) が制定されて以来既に 25 年以上も経過し、今では米材運送の標準傭船契約書式として内外においてすっかり定着してきている。この間本書式の改定については、仲裁条項の改定 (1971 年) およびヨーク・アントワープ規則の改定に伴う共同海損条項の改定 (1974 年) など極く一部に止まり、全面見直し作業による改定は今回が初めてである。

今回の改定は平成 2 年 2 月 27 日開催の書式制定委員会(委員長 水谷豊)において決議され、これに基づき日本木材輸入協会、関係船主の集まりである木曜会の各会員会社それに仲立のご協力を得て、実務担当者による米材航海傭船契約書式改定審議小委員会(小委員会)が設置された。小委員会は、平成 2 年 10 月 30 日に第 1 回を開催し、以後第一読会、第二読会あわせて 17 回の審議を重ね漸く平成 3 年 10 月 16 日に成案を得た。この成案は平成 3 年 11 月 28 日開催の書式制定委員会に上程され、全員一致で承認され実施の運びとなったものである。よってここに公表する次第である。

小委員会委員 (印議長、 印副議長、役職名は委嘱時、敬称略)

[船社]

小橋 二郎 第一中央汽船(株) 営業第 2 部遠洋課長
橋本 啓二 乾汽船(株) 営業部課長
長谷川 篤 ナビックスライン(株) 不定期船第二部配船第二グループリーダー
那須 洋 飯野海運(株) 貨物船部遠洋課長
黒田 俊介 川崎汽船(株) 業務部副部長兼法規保険課長
(後任 伊藤 耀一 業務部副部長)
峯松 忠広 東朋海運(株) 取締役営業部長

[荷主]

石田 一雄 ニチメン(株) 東京木材第二部米材課長補佐
梅原 隆志 日商岩井(株) 運輸第二部不定期船課長
堂前 進 住友林業(株) 海外本部海外第 1 部課長
(後任 須藤 圭一郎 外材第 1 部課長補佐)
金納 平和 伊藤忠商事(株) 物流管理部不定期船チーム
武田 逸夫 三菱商事(株) 木材第一部米材第一チームリーダー

[仲立ち]

森 康善 (株)マリンチャーターリング

牧村 聖磨 友洋海運(株) 代表取締役

中村 英二 (株)三祐商会 代表取締役

[事務局] 鳥取壮字、荒川太郎、田代健二

なお本書式改定の方針として、

1. 書式のサイズを A4 サイズとすること
2. 全体を PART と PART に分け、PART に記載欄を集中させたいいわゆるボックスレイアウト方式とすること
3. 現行書式が長年にわたって使用されていることに鑑み、改定は必要最小限度に止めること
4. 追加条項として一般に各社共通して用いられているものは、できるだけ印刷条項として本文に取り入れ、追加条項を設ける労を省くこと

等を基本とした。

以下、改定箇所について簡単に説明する。

[表題]

従前と変わらず。コードネームは従前の書式と区別できるよう、改定年を入れて“BEIZAI 1991”とした。なお右肩に収入印紙を貼る余白を設けた。

[PART]

いわゆる表面記載欄であるが、当事者間で記入する事項は全てここに記入するようまとめた。新しく設けられた記入欄として、第 17 欄に仲裁地（選択）第 18 欄に仲介人と仲介手数料がある。特約条項については、第何条までが追加されるのか記入できるようにした。記入する余白は項目によって異なる箇所があるが、できるだけ実際に即するようにした。なお、万が一記入事項（PART ）と本書式印刷条項（PART ）が相違する場合は記入事項が優先する旨を明らかにした。最下部の当事者の署名欄を広くとったのは、仲介人が署名することがあるので、それを考慮した。

PART I

[Preamble 前文]

従前の前文と第 1 条をまとめたもので、内容的には変わっていない。PART に記載あるものはそれを明らかにするため引用文言を付した。

[第 2 条 Rotation 回航順序]

従前の第 3 条に規定されていたものを独立条項としたもので、従前と変わらず。

[第 3 条 Freight 運賃]

運賃の支払いについて、新たに“without discount and non-returnable”の文言を付け加えた。また従前は、賃積み（A）とランプサム（B）を選択して記入するようになっていたが、今回は表面第 11 記載欄を広くとり、ここに当事者が取決めに応じて記入することとした。旧第 2

条。

[第 4 条 Laytime 碇泊期間]

米材運送におけるレイタイムの取決めは、ほとんど積揚げ通算何日間というやり方であるが、本書式はニュージー材及びチップ運送にも使用されており、これらの運送では 1 日当たりの荷役率を以って、かつ “ non-reversible ” で取決められることが多いことに鑑み、従前通り (a) と (b) に分け選択できるようにした。ただし、日曜日、祭日については、従前では積揚とも使用しない場合に限り除外すると規定していたが、今回実務に照らし積地においてはたとえ使用しても除外することとした。揚地においては、使用した場合実際の作業時間のみを算入することとした。また (b) において従前では “ non-reversible ” と “ reversible ” を選択することになっていたがこれを “ non-reversible ” と明記した。なお、F.I.O の規定 (第 9 条) に鑑み、新たに、load、discharge の他に “ stow ”、“ lash ”、“ unlash ”、“ trim ” を追加すると共に “ setting up and down stanchions and catwalk, and putting dunnage ” に要する時間はレイタイムとして計算する旨明記した。

他方、レイタイムの計算について近年税関、港湾業者において週休 2 日制が一般的になっており、平成 3 年 6 月 1 日からは日本 6 大港で土曜日完全休日が実施されているとして、揚地においては土曜日も日曜日と同様に原則は除外し、実際に作業した場合のみその時間を算入してはどうか、との意見があったが、本委員会では時期尚早として採用しなかった。旧第 3 条。

[第 5 条 Commencement of Laytime レイタイムの開始]

第 1 項 N/R の宛先の規定。従前と変わらず。

第 2 ・ 3 項 レイタイムの開始規定。従前の、午後の執務時間に N/R を交付した場合は翌作業日の午前 8 時に開始する旨の規定を、午後 5 時までと明記した。なお、バースチャーターの場合のバースの船混みを考慮して、積揚ともに新たに “ whether in berth or not ” (WIBON) を付け加えた。

第 4 項 荷役を free time が満了する前に開始した場合の規定。従前と変わらず。旧第 3 条。

[第 6 条 Time lost in waiting for berth]

従前と変わらず。旧第 3 条。

[第 7 条 Commencement of laytime at second and subsequent ports 2 港目以降の港における碇泊期間の開始時期]

実務を考慮し、到着地として、新しく “ usual waiting place ” を加えた。また本船が午後 5 時以後到着の場合、翌作業日の午前 8 時に開始することを原則とした。

[第 8 条 Demurrage, Despatch Money 滞船料、早出料]

従前と変わらず。旧第 4 条。

[第 9 条 Free in and out 両船内荷役船主無関係]

旧第 7 条 (charges 諸掛り) の第 2 文に船主が用意するものとして規定されている “ Stanchions ”、 “ lashing wire ”、 “ chains ” 及びその他の “ usual materials for deck-loading ” は、荷役及びその費用に関することは本条にまとめて規定するとの趣旨から、本条第 2 文の “ gins and falls ” の後に一括して挿入した。

一方、傭船者が自らの危険と費用負担で行うべきものとして、 “ lash ”、 “ unlash ”、 “ trim ” 及び “ set up and down stanchions and catwalk and put dunnage ” を付け加えることとした。なお “ secure ” については lash と同じ意味で用いられているということから採用しなかった。旧第 5 条、旧第 7 条。

[第 10 条 Seaworthy trim 堪航トリム]

新設条項。特約条項として設けられているものの中から最適のものを採用した。

[第 11 条 Overtime 時間外手当]

従前と変わらず。旧第 6 条。

[第 12 条 Charges 諸掛り]

旧第 7 条の第 2 文を第 9 条 Free in and out に移した。第 9 条参照。他は変わらず。旧第 7 条。

[第 13 条 Deck Cargo 甲板積貨物]

従前と変わらず。旧第 8 条。

[第 14 条 Supercargo 貨物上乘人]

新設条項。実際の特約条項の中より採用した。

[第 15 条 Separation 分類]

新設条項。荷揚港別の貨物の分類。特約条項中より採用した。

[第 16 条 Fumigation of logs 材木の燻蒸消毒]

新設条項。船主は傭船者の請求があれば天候や本船の堪航性に支障のない限り、艙内の材木の燻蒸消毒を行うこととし、それによって生ずる費用と時間は傭船者負担とした。本条も特約条項からの採用である。

[第 17 条 Days on Demurrage 超過碇泊期間]

超過碇泊期間を何日間とするかは PART の第 15 欄に記入することとした。内容は従前と変わらず。旧第 9 条。

[第 18 条 Laytime and Cancelling Date 碇泊期間と解約期日]

PART の第 6 欄に記載欄を設けた。内容は従前と変わらず。旧第 10 条。

[第 19 条 The Owners' Responsibility and Exemption 船主の責任及び免責]

船主免責として新たに荷印の混合 (mixture of marks) を追加した。特約として定めている例が多いことに依る。また従前の第 13 条 Responsibility for Cargo (貨物に対する責任) が船主免責の原則を定めていることから、これを本条の最下段に移し一つにまとめた。その他変わらず。旧第 11 条。旧第 13 条。

[第 20 条 Stevedore Damage ステバドア・ダメージ]

従前どおり。旧第 12 条

[第 21 条 Deviation 離路]

従前と変わらず。旧第 14 条。

[第 22 条 P&I Bunker Deviation Clause]

新設条項。オイルショック時の油不足から船舶は燃料補給のため離路する必要があったことから、将来かかる状況の生じた場合を考慮して船主に対して燃料補給のため離路する自由と当該航海に必要な量以上の燃料を積取る権利を認めた。

[第 23 条 Lien リーエン]

従前の規定より “ advances ” を削除した。ここでいう “ advances ” とは船主の傭船者に対する立替金を意味するが、実務上かかる事態の起きることはまずあり得ないとして削除した。旧第 15 条。

[第 24 条 Measurement and Bills of Lading quantity 検量と船荷証券数量]

実務上、検量員は傭船者が手配し、自らの危険と費用負担によって行っているため、この旨明記した。他方、船主は検量員を雇ったり、本船の船員に検量作業を行なわしめないこととした (新設)。また、これらの結果として船主は B/L に記載された船積数量について責任を負わないこととした (新設)。旧第 16 条。

[第 25 条 Bills of Lading 船荷証券]

米材の場合は前払いを原則としているので、本傭船契約上の傭船料が船荷証券上による運賃に満たないという場合はあり得ないとして、従前にあったこれに関連する箇所は削除した。むしろ本条項では、船長の他船荷証券に署名する者について言及すべきだとして、 “ Many other person authorized by the Owners ” とした。旧第 17 条。

[第 26 条 General Average 共同海損]

1974 年ヨーク・アントワ - プ規則第 4 条が一部改定され 1990 年 10 月 1 日より実施されたために、これに対処して、“ York-Antwerp Rules, 1974 and amendment thereto ” とした。旧第 18 条。

[第 27 条 Agency 代理店]

従前どおり。旧第 19 条。

[第 28 条 Brokerage 仲介手数料]

新設条項。実務上は必ずしも明記されることなく、また特に外国のブローカーと船会社との間で争いになることもあるので、傭船契約書に明確な規定を設けるべきとの配慮による。

[第 29 条 Sublet 再傭船]

新設条項。実務上多くの契約書の中に特約として挿入されているもので、その中から選んだ。

[第 30 条 Strike ストライキ]

従前どおり。旧第 20 条。

[第 31 条 Arbitration 仲裁]

海運集会所の標準仲裁条項を採用した。なお、当所以外で仲裁を行う場合には Part の 17 欄に仲裁地を書き入れることとした。旧第 23 条。

[第 32 条 War Clause 戦争]

従前どおり。

[第 33 条 Both-to-Blame Collision Clause 双方過失衝突]

従前どおり。

[第 34 条 New Jason Clause ニュージェイソン]

従前どおり。

最後に、従前の書式から旧第 22 条 Indemnity (補償) が削除された。従前の内容 (proved damages) では特別に規定しておく程の意味を有しないとの理由による。

以上