

内航定期備船契約書制定の趣旨

書式制定委員会

内航定期備船契約書制定審議小委員会

は し が き

内航の定期備船契約には、内航専用の書式がないため外航同様、当所制定の「定期備船契約書」が使用されてきたが、今日の内航海運業界における取引の実情からみて、よりよくその実態に即した書式の制定が望まれるに至った。そこで当所書式制定委員会（委員長長岡英三氏）において、この問題を取り上げ協議の結果、内航定期備船契約書制定審議小委員会を設置して内航用の定期備船契約書式の制定を図ることに決し、委員を下記の諸氏に委嘱した。

- | | |
|----------------------|------------------------------------|
| 梶川増太郎氏（新日本近海汽船取締役社長） | 佐藤 国吉氏（佐藤国汽船取締役社長） |
| 竹内諒治郎氏（平和汽船取締役社長） | 三木 友輔氏（三洋海運取締役社長）
（以上書式制定委員会から） |
| 江口 武雄氏（江口汽船取締役社長） | 川口 昌雄氏（第一中央汽船大阪支店長） |
| 百済 孝氏（新日本近海汽船取締役） | 忽那 鼎氏（忽那海運取締役社長） |
| 熊野 晴幸氏（熊野汽船取締役社長） | 小谷道彦氏（小谷海運無限責任社員） |
| 千賀 恒一氏（兵機海運取締役社長） | 高木 正氏（朽木汽船取締役） |
| 塚本 博氏（摂津海運代表取締役） | 寺沢 可明氏（新和海運大阪支店長） |
| 藤原 利夫氏（扶桑海運常務取締役） | 三浦須恵蔵氏（三昭海運取締役社長）
（以上業界から） |
| 三浦盛氏（山下新日本近海汽船取締役） | |

本小委員会は、昭和43年10月29日第1回会合を開き、委員長に三木友輔氏、副委員長に佐藤国吉氏及び三浦須恵蔵氏を互選し、審議に着手した。爾来、各委員の真摯な検討を続け、昭和44年8月11日開催の第16回小委員会において内航定期備船契約書式の成案を作成、8月21日開催の書式制定委員会に報告、その承認を得た。

そこでここにその制定の趣旨を発表するが、これは、さきに内航総連合のテキストの1冊として作成された「解説」と内容において異なるものではない。ただ本誌に「趣旨」として発表するため、相当簡略にしたことをお断りしなければならない。

(1)

このような不安要因が解消されない限り、将来のタンカー船腹需要が供給を上廻るかも知れないという可能性を完全に捨てざるわけにはいかない。然しながら、石油が消費地より更に遠隔の代替積地から輸送されねばならなくなった場合、タンカー余剰状態がいかに急速に潜在的不足状態へと一転するかは最近のタップラインの破壊並びにナイジェリアの産油が期待通り伸びなかったことの影響等の事例が実証するところである。しかし全般的にはエジプト及びイスラエルのパイプライン新設、北アフリカ産油量の爆発的伸長及び大消費地の近接地域にお

ける石油探鉱活動の進展などの要因によってタンカーの輸送距離は次第に短縮化される方向にあるといえる。

このような考え方と、今後数年間に予想される船腹供給量の増大並びにスエズ運河経由の航海が再びみられるであろうということを考えた場合、船腹過剰状態が到来するであろうことは同じように起り得よう。恐らくそれを決定する要因は、一般的船腹需要供給の法則に代って今でははるかに大きな影響力をもつに至った政治的推移の如何にかかっているといえよう。

月産 100 台、8 馬力を生産 中速D機関



ダイハツディーゼル・守山工場

ダイハツディーゼル（柴田喜三郎社長、資本金一〇億円）が工費約一〇億円を投じて滋賀県野洲郡守山町に建設した守山工場は去る八月中央完成して以来、中速ディーゼルエンジン（二〇〇〜三、六〇〇馬力）の組立・試運転工場として月産一〇〇台、八万馬力を生産するなど高操業を続けている。これまで製作していた大阪工場（大淀区）が手狭まになり、騒音などの公害問題が生じたため、移転することに

なったもので、周囲を田園に囲まれた新工場は敷地六万四千平方坪（約二万坪）のうち工場建物は七千七百平方坪（約二万三千坪）で全長約二〇〇坪、幅四〇坪、高さ六層の明るい近代的なものである。この他事務所、厚生棟が二、三三〇平方坪ある。

船舶主機、補機用及び陸上用のディーゼル機関の仕上組立、試運転、荷造発送が中心で製作はこれまでの大阪工場で行ない、陸路の名神高速道路で本体を同工場へ搬入、ここで組立てるわけだが、タクト方式という組立作業工程の一つ一つを単純化、全部で九つのタクトに分ける流れ作業のシステムを採り、これと平行してサブラインを設け、シリンドラーなどの各部品を装置して組立てを終える。この期間が一週間というマスプロ方式である。

既に八月以来約二〇〇台、二〇万馬力を生産、月産で船・陸用その他合計で一〜一二億五千万円の売上げを上げています。受注残が十月末で七〇億円、今後月産当り五台増を図るといいます。現在同工場の従業員は約二六〇名で平均年齢約三〇才、給与ベースは月額六十七万円と高い。

同工場を建設するに当って公害防止対策（約一億円）に特に力を注いだ。エンジン工場にはつきものの騒音には

大型消音器を採用、このため工場から二〇〇坪のところは五〇フォンと静かだ。さらに排水および汚水には特別排水処置を設置、ポリプロピレンろ過分離を施している。

柴田社長談 当社は41年にダイハツ工業のディーゼル部門を分離独立従業員との協同、技術水準向上の二本立で経営して来た。守山工場新設は公害防止から引越すことになった。現在七、八機種を製作しているが、これを将来数機種にまとめマスプロ方式に切り変えたい。アフターサービス網も十分完備している。



(9)

オーバータイムを船主規定によって支払う場合と、定額支払の場合との二者択一としたため本規定を表面に置いたものである。「あらかじめ示された船主規定」というのは、船主規定による場合は、船主は傭船者に対して事前に当該船主規定を示しておかなければならないという趣旨である。

⑪ 傭船終了場所	港	港間	傭船者任意
----------	---	----	-------

③に対応して傭船終了場所を指定する。

⑫ 傭船者の通知義務	傭船終了場所及び予定日を	日前船主に通知のこと
------------	--------------	------------

⑥に対応して傭船終了の場合の傭船者の通知義務を規定している。

⑬ 傭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14条参照)
---------------------	-----------	-------------

傭船期間中オフハイヤーが生じると、それだけ傭船者が本船を実質的に傭船し得る期間が減少するから、傭船者に当該オフハイヤー時間を傭船期間満了後に延長して使用することを許容し、本項でその延長通知をなすべき時期を決定することとした。

⑭ 長期オフハイヤーに対する傭船者の解除通知	オフハイヤー時間が残存傭船期間の3分の1経過後	日以内(第15条参照)
------------------------	-------------------------	-------------

オフハイヤーが長く続けば、傭船者としても本船を傭船した目的を達成できなくなる場合も生ずるわけで、その場合の契約解除を第15条に規定し、本項で、当該解除権の行使時期を定めることとした。

⑮ 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
-----------------------------	---	----

傭船開始、終了の場合に準じ、中検、定検によるオフハイヤー開始および終了場所を定めるためのものである。

⑯ 燃料受渡値段	傭船開始の際毎	傭船終了の際毎	の割
⑰ 缶水受渡値段	傭船開始及び終了の際毎	トン	の割
⑱ 炊事用燃料値段	毎月	毎	の割 船主負担

定期傭船契約では燃料、缶水が傭船者負担であるから(第5条(費用の負担区分)参照)、傭船開始の際、傭船者は本船に残存する燃料、缶水を船主から買取り、傭船終了の際には、船主が傭船者から残油、残缶水を買取ることとなるので、⑯、⑰においては、この場合のための残油、残缶水の受渡値段を協定することとなる。

⑱では、主燃料を船主のために炊事用に使用する場合の燃料値段を取決める。

⑲ 荷役用具に関する協定費目

荷役用具に関し、当事者間で協定すべきものがある場合に使用するために設けられたものである。

「特約条項」

表面ならびに裏面条項を変更したり、別途事項を規定したりする場合に本欄の空白を利用する。

「末文および署名欄」

本契約を証するため本書 通を作成し、名自記名調印して、 がこれを保有する。

昭和 年 月 日 において

船主 傭船者 仲介人

本書式では、本書式の体裁、使用上の便宜等から、末文、署名欄を表面末尾に置いた。

本書の作成通数は、利用者の経済的要請にかんがみ、任意とした。

第3章 裏面条項

第1条 【**堪航能力**】 船主は、本船が船体堅牢強固、機関完全で、相当の附属品及び設備と適当の船員とを備え安全に航海ができることを保証し、本契約期間中表記の状態を

保持しなければならない。

本条の趣旨は、船主は、傭船開始時において、本船が航海に堪える状態にあること(堪航性という)を保証し、傭船期間中、本船が堪航性を欠いた場合には、その都度速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。

第2条 【**重量積載力**】 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、スプアー、食料品を合せて表記の積載総重量トンの数を下らないことを保証する。もしこのトンの数を積載できないときは、傭船料を按分逓減する。

定期傭船契約においては、船主は本船の貨物積載能力を傭船期間中全面的に傭船者に利用させる義務を負い、重量積載力がいくらあるかは傭船者にとってきわめて重要である。本条は、その趣旨から、船主の重量積載力の保証を規定し、本船が保証積載重量トンの数を下廻る場合には、傭船料を按分逓減することにより処理することとしている。

第3条 【**運送用の船腹**】 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、船艙その他一切をもつて傭船者指定の運送に従事する。

本条は、運送用の船腹の構成を示し、船主はその船腹をもって傭船者指定の運送に従事する旨を規定している。

第4条 【**碇泊場所**】 本船は、傭船者の指示に従い、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なわなければならない。

本船は、傭船者の指示に従い、どこでも積揚をしなければならないが、その場合、傭船者は、本船が安全に碇泊できる場所を指定しなければならない。

何が安全かについては、船舶の大小、吃水、積荷の積類、性質等に影響され絶対的な基準というものはなく、個々の具体的事実に基づいて判断されなければならない。一般的には非安全と考えられる据積みや接舷荷役のごときも、当該の港において同型船が慣習的に行ない、また本船が過去にいくたびも経験しているような場合には許容されると考えて差支えないとした。

第5条 【**費用の負担区分**】 船主及び傭船者は、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」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「普通荷役に要するロープスリング」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」

【**傭船者負担費目**】 燃料、缶水「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積荷に関する諸費用」貨物積揚に要する人夫賃、貯賃、タリー及びウインチマン費用その他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「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」港則により本船及び積荷に対する消毒に要する諸費用「傭船者のためにする接待費及び傭船者又は荷主が乗組ませた者の給食料、治療看護費その他一切の費用」附通船料の半額「傭船者のために要する船長の上陸費、通船料及び通信費」

本条は、定期傭船契約上、船主、傭船者が負担すべき費用項目を列挙したもので、純傭船約款(net charter clause)と称せられる。

第6条 【**傭船開始並びに終了**】 船主又は船長が本船の傭船開始準備整頓した旨を傭船者又はその代理者に通知したときは、傭船者は、遅滞なく傭船を開始しなければならない。また傭船終了の際は、傭船者又はその代理者が本船の傭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、船主は、遅滞なく本船を受取らなければならない。

- 傭船開始並びに終了の際における本船の受渡は、原則として午前7時から午後5時までの間に行う。
- 傭船開始並びに終了のときは、本船艙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。
- 前3項の規定は、中間及び定期検査のためのオフハイヤー開始並びに終了の場合に、

準用する。

第1項は、備船開始ならびに終了の場合における船主、備船者の本船の備船開始または終了準備整頓と、その旨の通知をそれぞれ相手方になすべきこと、それに基づく本船の受渡について規定している。

第2項は、備船開始ならびに終了の場合における本船の受渡の時間に関する原則的規定である。規定時間外の受渡は、当事者の合意があれば、もとより差支えない。

第3項は、備船開始・終了の場合における本船の状態整備について規定している。備船終了の場合には、備船者の原状回復（通常の損耗は除かれる）義務を意味する。

第4項は、中検、定検の準用規定である。

第7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契約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、最終の半ヵ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時（応当日を欠くときの応当日時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たるときは、その翌日支払うものとする。

本条は、備船料の原則的な計算方法、端数計算、オフハイヤーの場合の返還備船料の計算その他支払に関する事項について規定している。（計算例は「解説」参照）

第8条 【備船料支払の遅延】 備船者が備船料の支払をしないときは、船主は、なんらの催告もしないで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。

本条は、備船料の支払期日にその支払がない場合における船主の採り得る手段について規定している。

「備船の停止」とは、要するに本船による役務の提供を停止することであって、たとえば、荷役の差止め、出帆の拒否のごときものを含むものとされた。

契約を解除できるとは、備船料の支払が期日に行なわれないうちに、契約をこれ以上長く円満に継続することがとうてい期待できない状態を生じたものと解せられる場合で、そんな場合には直ちに契約を解除できるとしても厳に過ぎるとは考えられないであろう。

船主の契約解除によりたとえ備船者が損害を被ることがあっても、船主はその責任を負うものでない、というのが後文の趣旨である。

第9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、備船者が備船料の支払をしない場合には、前条により備船の停止、あるいは契約の解除をなすことができるが、また、備船料の支払がなされるまで、本船に備船者が積載した積荷に対して留置権を行使し、あるいはさらにこれを競売法により競売して優先弁済を受けることができる、というのが本条の趣旨である。

第10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最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。

本条は、船長その他の船員を通じて、備船契約上船主のなすべき事項について規定し、第3項では、特に、不満約款 (Misconduct Clause) と称せられものの内容を規定している。

第1項にいう「航海」とは、備船者の指示する具体的な航海であり、「積荷」とは、広く貨物の積揚、積付、管

第1条 【燃航能力】 船主は、本船が船体堅牢強固、機関完全で、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、本契約期間中表記の状態を保持しなければならない。

第2条 【重量積載力】 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、艙水（艙内水を除く）、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を下らないことを保証する。もしこのトン数を積載できるときは、備船料を按分減する。

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

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づれの場所でも積荷又は揚荷を行わなければならない。

第5条 【費用の負担区分】 船主及び備船者は、それぞれ次の費用を負担する。

【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、本船に係る諸税金、附通船料の半額、本船に要するロープスリング、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、艙水、マツト、ダンネージ、甲板積木材に要するスタシジョンその他積荷に関する諸費用、貨物積揚に要する人夫賃、秤賃、タリ一及びクワイマン費用その他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、港税、灯台料、棧橋料、曳船料、運河通航料、水先料、浮標その他積荷に要する一切の費用、港則により本船及び積荷に対する消毒に要する諸費用、備船者のために要する接待費及び備船者又は積荷主が乗組させた者の給食料、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

第6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、船主は、備船を開始しなければならない。

船主は、備船料の支払をしないときは、なんらの催告もしないで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。

料及び艙水代を備船料から控除する。但し、航海時間の延長が2時間未満であるときは、この限りでない。

第13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うときは、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。

第14条 【オフハイヤー時間の延長】 備船者は、第12条の事由によるオフハイヤー時間（通常の中間及び定期検査によるものを除く）及び前条による船底掃除に要した時間を本契約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、その2分の1を超えて延長することはできない。

第15条 【長期オフハイヤーによる解除】 第12条の事由によるオフハイヤー時間（通常の中間及び定期検査によるものを除く）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。

第16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、船員の暴行、ストライキ、火災、衝突、座礁、盛礁、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。

第17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當な注意の不足によるのはか、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當な注意の不足によるのはか、汽罐の破裂、ジャットの折損又は船体・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。

船主は、船長その他の船員の適當な注意の不足によるのはか、積荷の過不足損傷については、その責に任じない。

第1項は、備船開始ならびに通知をそれぞれ相手方にならば、当事者の合意があれば、第3項は、備船開始・終了の原状回復（通常の損耗は除く）第4項は、中検、定検の準備

第7条 【備船料の計算】
 1 翌月の当該月を以てし、翌々月約期間終了までは、最終の半
 2 1 暦月に満日を欠くとより日割計算
 3 本船船長が
 4 備船料の支

本条は、備船料の原則的項について規定している。

第8条 【備船料支

本条は、備船料の支払「備船の停止」とは、要の拒否のごときもを含ま契約を解除できるとは、とうてい期待できない状態に過ぎるとは考えられない船主の契約解除によりが後文の趣旨である。

第9条 【積荷の

船主は、備船者が備船

第10条 【船長そ

2 船主は、

3 備船者

本条は、船長その他約款 (Misconduct Cl) 第1項にいう「航海

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。

第18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風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。

第19条 【貨物に関する制限】 備船者は、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、貨物を甲板以上に積載することができる。その数量及び積付については、船長の指図に従う。

第20条 【航行に関する制限】 備船者は、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 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られる時期に結氷水域又は流氷水域に航行させることはできない。

3 備船者は、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。

第21条 【流行病地】 流行病による検疫又は消毒のため停船中の備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、また備船者より乗組ませた者の発病に係るときは、備船者の負担とする。但し、発病の原因が備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つても、すべて備船者の負担とする。

2 前項に掲げる備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、船主及び備船者がこれを折半して負担する。

第22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つてこれを処理する。

2 備船料は、共同海損を分担しない。

第23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

第8条 【備船料支

本条は、備船料の支払「備船の停止」とは、要の拒否のごときもを含ま契約を解除できるとは、とうてい期待できない状態に過ぎるとは考えられない船主の契約解除によりが後文の趣旨である。

第9条 【積荷の

船主は、備船者が備船

第10条 【船長そ

2 船主は、

3 備船者

本条は、船長その他約款 (Misconduct Cl) 第1項にいう「航海

第7条 【備船料の計算】
 1 翌月の当該月を以てし、翌々月約期間終了までは、最終の半
 2 1 暦月に満日を欠くとより日割計算
 3 本船船長が
 4 備船料の支

本条は、備船料の原則的項について規定している。

第8条 【備船料支

本条は、備船料の支払「備船の停止」とは、要の拒否のごときもを含ま契約を解除できるとは、とうてい期待できない状態に過ぎるとは考えられない船主の契約解除によりが後文の趣旨である。

第9条 【積荷の

船主は、備船者が備船

第10条 【船長そ

2 船主は、

3 備船者

本条は、船長その他約款 (Misconduct Cl) 第1項にいう「航海

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。

第18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風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。

第19条 【貨物に関する制限】 備船者は、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、貨物を甲板以上に積載することができる。その数量及び積付については、船長の指図に従う。

第20条 【航行に関する制限】 備船者は、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 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られる時期に結氷水域又は流氷水域に航行させることはできない。

3 備船者は、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。

第21条 【流行病地】 流行病による検疫又は消毒のため停船中の備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、また備船者より乗組ませた者の発病に係るときは、備船者の負担とする。但し、発病の原因が備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つても、すべて備船者の負担とする。

2 前項に掲げる備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、船主及び備船者がこれを折半して負担する。

第22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つてこれを処理する。

2 備船料は、共同海損を分担しない。

第23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

第8条 【備船料支

本条は、備船料の支払「備船の停止」とは、要の拒否のごときもを含ま契約を解除できるとは、とうてい期待できない状態に過ぎるとは考えられない船主の契約解除によりが後文の趣旨である。

第9条 【積荷の

船主は、備船者が備船

第10条 【船長そ

2 船主は、

3 備船者

本条は、船長その他約款 (Misconduct Cl) 第1項にいう「航海

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。

第18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風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。

第19条 【貨物に関する制限】 備船者は、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、貨物を甲板以上に積載することができる。その数量及び積付については、船長の指図に従う。

第20条 【航行に関する制限】 備船者は、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 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られる時期に結氷水域又は流氷水域に航行させることはできない。

3 備船者は、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。

第21条 【流行病地】 流行病による検疫又は消毒のため停船中の備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、また備船者より乗組ませた者の発病に係るときは、備船者の負担とする。但し、発病の原因が備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つても、すべて備船者の負担とする。

2 前項に掲げる備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、船主及び備船者がこれを折半して負担する。

第22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つてこれを処理する。

2 備船料は、共同海損を分担しない。

第23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

第8条 【備船料支

本条は、備船料の支払「備船の停止」とは、要の拒否のごときもを含ま契約を解除できるとは、とうてい期待できない状態に過ぎるとは考えられない船主の契約解除によりが後文の趣旨である。

第9条 【積荷の

船主は、備船者が備船

第10条 【船長そ

2 船主は、

3 備船者

本条は、船長その他約款 (Misconduct Cl) 第1項にいう「航海

21/8/1969 社団法人日本船運業協会制定

理のすべてを含むものである。

第2項の報告書については、内航の実情から、これをアログに限定せず、運航実績報告書その他でもよいという趣旨から「備船者の指定するその他の書類」と規定した。

第11条 【船荷証券の発行その他】 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船荷証券（類似証券を含む）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。

備船者が第三者と取引——たとえば再運送契約の締結——をした場合で、一般に、もしその第三者が船主を海上運送人であると信じたならば、商法第759条の適用を生じ、もし備船者を海上運送人であると信じたならば、禁反言の原則によって備船者が第三者に対し海上運送人としての責任を負わなければならないとされている。ところが、船長のなした船荷証券の発行、貨物の管理、受渡その他本船の運送契約に必要な行為は、備船者または備船者の代理人が指示し、その指示に従ってなされたものであるから、船主が海上運送人であると信じた第三者に対して責任を負い、損害賠償をなすようなことがあつても、結局備船者は船主のなした損害賠償の補償をしなければならないことになる。

「類似証券を含む」というのは、荷物受渡証、貨物運送証等に記名調印することがあるからである。

第12条 【オフハイヤー】 船体・汽機・汽缶の掃除または破損、衝突、座洲、座礁、火災、検査（中間及び定期検査を含む）、入渠、修繕、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、その時間が1回12時間未満であるときは、この限りでない。この場合といえども、船主は、第10条第1項の趣旨に基づきできるだけ時間の損失を防止するよう努めなければならない。

2 前項但書の規定は、中間及び定期検査の場合には、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しない。

5 船体・機関又は風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。

定期備船契約においては、本船に関し一定の事由が生じ、本船の使用——備船業務の遂行——が妨げられた場合、オフハイヤーとして取扱うのが一般であるので、本条は一般的な書式例に準じオフハイヤーの場合について規定したものである。本条にいうオフハイヤーとは、昭和34年改訂書式で確認されたように、ある条件の下における「備船料の支払免除」を意味し、「契約の中断」または「一時解備」ではなく、したがってオフハイヤー中といえども備船契約は継続している、とされた。

本条第1項に掲げる事由の中には、たとえば、火災、衝突、座洲、座礁のごとく、相互免責条項（第16条）に出てくるものもあるが、時間の損失は、相互免責条項によっては処理されず、本条の規定によってはじめてオフハイヤーとなるものである。

オフハイヤーの終期認定基準については、従前どおり、同一航路に配船する場合、他の航路に配船する場合等個々の具体的事情により、順路、逆路を勘案して、当事者間において適宜判断して処理されるべきであるとした。

第1項但書後文は、全く注意規定である。12時間のアローワンスは絶対的に許容されたものではなく、船主は事故発生の場合といえども、できるだけ時間の損失を防止するよう努力しなければならないことはいうまでもないのである。

第13条 【船底掃除】 本船が入渠後6カ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。

本条は、傭船者の請求により船主が船底掃除を行なった場合、中検、定検の場合の処理に準じ、12時間の許容時間を認めないという趣旨である。

- 第14条 【オフハイヤー時間の延長】 傭船者は、第12条の事由によるオフハイヤー時間（通常の間及び定期検査によるものを除く）及び前条による船底掃除に要した時間を本契約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、その2分の1を超えて延長することはできない。
- 2 傭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。

本条は、オフハイヤー時間の延長使用を認めつつ、その延長使用に制限を加えようとするものである。すなわち、オフハイヤー時間が契約期間を通じて30日までの場合はその全部を、30日を超える場合には30日プラス超過分の2分の1まで認めるというものである。

- 第15条 【長期オフハイヤーによる解除】 第12条の事由によるオフハイヤー時間（通常の間及び定期検査によるものを除く）が引き続き残存傭船期間の3分の1を超えたときは、傭船者は、本契約を無償解除することができる。この場合、傭船者は、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。

本条は、長期オフハイヤーにより契約を解除できる場合について規定するものである。

- 第16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、船員の罪行、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。

本条は、不可抗力によって生じた損害につき当事者は互に相手方に対して損害賠償の請求をしないこと、つまり、不可抗力によって生じた船舶自体の損害は船主負担、積荷に関する損害は傭船者負担となる旨を規定したものである。

- 第17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、汽缶の破裂、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傭船者の損害に対しては、その責に任じない。
- 4 傭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。

本条は、船主の責任免除について規定しているが、第1項の場合、内航船の場合には、商法第739条との関係から、その効力は実際問題として問題とならうが、外航船の場合の責任関係との不権衡を将来的に解消するという一つの立法政策的理由からあえて規定された。

第2項は積荷の過不足損傷につき、第3項は汽缶の破裂、船体の隠れた瑕疵等による傭船者の損害につき、適当な注意を欠いた場合のほかは免責とするものである。

第4項は、本船荷役作業は船長の指図に従うことを旨とするが、傭船者雇入れの人夫のあたえた人的、物的損害については、たとえ船長の指揮下にあったとしても、船主に責任を負わせることはできない旨規定している。

- 第18条 【損害の補償】 傭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、速かに傭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、傭船者は、これを補償しなければならない。

本条は、船体、属具の物的な損傷に対する傭船者の補償責任を定めたものである。

損害状況は「速かに」通知することを要するが、状況に応じ遅滞なく、と解されよう。また補償の範囲は、客観的に妥当と認められるものということにならう。

- 第19条 【貨物に関する制限】 傭船者は、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 傭船者は、貨物を甲板上に積載することができる。その数量及び積付については、船長の指図に従う。

本条は、危険物および甲板積貨物の積載制限に関する規定である。

- 第20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湾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。

本条は、前条と同様、本船の安全性保持の観点から、航行上の制限を規定したものである。

第2項に規定する「一般航海者が……認める」というのは、単に本船船長の判断のみに基づくものでないという趣旨と解される。

第3項の曳船も本船の安全性から船主の承諾を要することとしたものである。

- 第21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、また傭船者より乗組ま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に、同地発航後20日以内に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。

本条は、流行病による検疫または消毒のための時間および消毒費用の負担関係について規定するものであるが、ここに「流行病」とは、W.H.O.公認の流行病を意味し、それ以外の伝染病等による消毒のための時間等については、個々の事実関係に基づき処理することとする。

- 第22条 【共同海損】 共同海損は、西暦1650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。

共同海損に関し、第1項は、その処理を1950年ヨーク・アントワープ規則による旨を、第2項は、傭船料の共同海損分担免除を規定するものである。

- 第23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契約期間に算入する。
- 2 前項の規定は、漂流物取得の場合に準用する。

海難救助に関し、第1項は救助料の分配につき、第2項は漂流物の分配につき規定する。第2項にいう漂流物とは、遭難船舶および積荷以外の漂流物をいう。

- 第24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。

表面⑩、⑪に関連する規定である。

- 第25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。

傭船者が本船をさらに第三者に傭船に出すことを認めるが、その傭船者は原契約上の履行については全面的に責任を負うという一般的な規定である。再傭船の場合の通知は成約後遅滞なくなされなければならない。

- 第26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。

本条は、本船喪失の場合に関する規定である。

- 第27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。定期傭船契約の本質については、従来通り、消極的に「賃貸借契約でない」と規定した。

- 第28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ぬ。
- 本条は、契約違反に関する一般的な規定である。
- 第29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、社団法人日2字抹消 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。
- 本条は、本契約に関する争いを仲裁手続によって解決しようという合意を示す規定であって、この合意は仲裁契約と称される。

以上

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda)

Indemnity cover for shipowners. Complete claims handling and cover in respect of cargo, cargo's proportion of general average, customs and other fines and also legal expenses. Defence and strike (crew and shore) cover also available.

Managers: Thos. R. Miller & Son (Bermuda)
P.O. Box 665, Hamilton, Bermuda. Telephone: Hamilton 24724.
Telex: Bermuda 317. Cables: Mutuality Bermuda.

Managers' London Agents: Thos. R. Miller & Son, 14-20, St. Mary Axe, London, EC3.
Telephone: 01-283 4571. Telex: 23544. Cables: Mutuality London EC3.

Thos. R. Miller & Son are also Joint Managers of the Through Transit Marine Mutual Assurance Association, the world's first container and through transit operators' mutual insurance club.

間の乗ったボートを考えてみる。人間がボートの上で眠っているとき、つまり人間が働かないとき、ボートは水面に静止したままである。このシステムは浮いているという以外に何をもちやらない。しかし人間がオールをつかっている。しかし人間がオールをつかっている方向に動きはじめ、そこに積まれている荷物を対岸に送りどけるといった仕事をする。もしオールを使わなくても、人間は足か手で水をかいて、同じ目的を達することが出来る。しかしボートがなければ、人間は対岸に荷物を送りどけることは出来ないし、泳いで行くとしても非常な労力を必要とする。

このシステムの場合、ボートは荷物と人間とを水上に浮かばせる働きをしているし、オールは人間の労力を節約し、同じことであるが、人間の労力を増幅する役割をはたす。そして人間はこのシステムに対して唯一のエネルギー源として機能している。人間のシステムに対する貢献の第一は、エネルギー源としてである。

ところが人間のこの機能は直ちに他のものによって代替される。船の場合人間がオールや帆によって船を動かすようなシステムは、やがて帆におきかえられた。すなわち風が人間に代ってエネルギー源として利用されるように

なった。そのためにはボートに帆というもう一つの構成要素が追加されねばならず、それによって人間は自ら労力を出すことなく、眠っているも船を進ませることが出来る。この新しいシステムでは人間は、もしオールや帆を扱うことしかなければ、もはや必要としない。風がない場合だけ、昔にかえって人間が労力を提供すればよいだけである。しかしここで人間にはもう一つ別の仕事が生じた。すなわち帆を操り、船を目的の方向に走らせるといふ仕事である。そして後者の仕事をより容易にするために舵がとりつけられた。

風にのみ頼っていると、風のないときには船は動かない。人間はもはや自らオールや帆をもつ気にはなれない。あとはドレイという動物を使うか、機関を使うしかない。やがてエンジンが船にとりつけられるようになると、船はどんな風向のときでも、風のないときでも、自由に走ることができるようになる。人間はここでは、船の方向を定め、エンジンの動きを制御するだけの仕事を担当するにすぎない。

船の方向を定めるために、まず船の位置を知り、目的地に達するまでの最適な針路を決定するという人間の、従来から担当していた仕事も、重要な意味をもつけれども、ここでは措こう。人間はいまや舵とエンジンを始動させ、制御するだ

けを仕事とするようになる。ここに船というやや大きい、複雑なシステムに対して、人間は従来とはちがった種類の貢献をしていることに気がつくであろう。

タイプライターはそれ自身では何もできない無用の長物である。タイピストがこれを動かす。とはいっても、彼女にただ指先だけで、次はA、次はBといった印字をなさせるために、キーを叩くだけである。これが彼女の労働なのである。指先だけの労働である。しかし近時のタイプライターは、今までのタイプライターとちがって、力一杯キーを叩く必要はさらさらない。ちよつとキーにふれるだけで、タイプライターはほとんど自動的に印字する。叩くべきキーの順序を紙テープか何かによって知らせれば、人間が叩くよりも数倍のスピードできれいに印字するタイプライターもすでに見られるところである。

ここでの彼女の労働は、もはや労働というイメージとは全く異質のものとなっている。彼女がやっていることは、機械が動くためのエネルギーを与えるのではなく、機械が働くための情報を与えているにすぎないといえよう。自動車の運転手がハンドルをまわし、アクセルを踏むのも、あるいは船員が舵を操作し、エンジン始動のボタンを押すのも、これとはほとんど異なる。かれらの仕事は、もはやエネルギーの供給ではなく、情報の

供給なるのである。これが人間のシステムに対する貢献の第二である。

一般にシステムには入力端子と出力端子とを考慮することができる。したがって一つのシステムはその内部が全くわかっているようなものであっても、入力と出力との関係から、システムの内部の構造を推察することができるといわれている。そしてシステムの種類によってはまちまちであるが、入力端子からインプットされるものは、物、エネルギー、情報であり、出力端子からアウトプットされるものも物、エネルギー、情報である。タバコの自動販売器は金をインプットして、タバコと釣銭をアウトプットし、変圧器は電流をインプットして、電圧の異なる電流をアウトプットする。そしてタイプライターはキーへの圧力を感じて、それに対応する文字を紙の上に印字する。やがてタイプライターは原稿の文字を直接読み込んで、それを印字するようにもなるであろうといわれている。

タバコ自動販売器は今のところ物をインプットして物をアウトプットしていると考えられているが、実はすでに重さや大きさから百円玉であるかどうかの判別を行なって、それに見合う釣銭を出しているし、ピースかハイライ