

昭和36年12月

内航タンカー航海傭船契約書制定趣旨書

社団法人 日本海運集会所
書式制定委員会

内航タンカー航海傭船契約書の制定趣旨

書式制定委員会

内航タンカー航海傭船契約書制定審議小委員会

制定委員会の設置と審議経過

内航タンカー専用の傭船契約書式は、現下における内航油送量の増加傾向と相まって是非とも必要とされ、内航タンカー関連業界からもこの種専用書式制定の要望を聞くに至った。そこで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）は、昭和36年4月14日開催の昭和35・6年度第3回書式制定委員会において、本問題を取り上げ協議の結果、客観情勢ならびに業界の要望に応えるため、小委員会を設けて標準書式の制定を図ることに決した。本書式制定の趣旨に鑑み、委員会には直接内航タンカー業務に従事しておられる方々の参加をも得ることとし、次の10氏を委員に委嘱した。

市野健二氏（出光興産取締役）
岩本光高氏（鶴見輸送常務取締役）
各務八郎氏（三菱海運常務取締役）
加賀谷光次郎氏（昭和油槽船常務取締役）
橘川吉郎氏（スタンダード石油船舶部運輸課長）
桑田規矩男氏（三菱商事石油部部长）
長岡英三氏（富士汽船社長）
野村治信氏（日本石油運輸部部长）
浜田喜佐雄氏（大同海運常務取締役）
三浦正雄氏（平和汽船取締役）

本委員会は、昭和36年5月15日第1回小委員会を開催、委員長に長岡英三氏、副委員長に各務八郎氏を互選し、隔週1回委員会を開催することとし、審議を開始した。じ来、12回の会合を重ね、内航タンカー業界の運送条件をつぶさに検討し、現下の海法理論の成果を重んじる一方できるだけ実務的適応性をもった標準書式を作成するため真摯な努力をつづけて来た。その結果、11月16日開催の第12回小委員会で「内航タンカー航海傭船契約書」式の成案を得、ここに約6カ月にわたった小委員会の審議を閉じることとなった。この結果は、12月15日開催の昭和35・6年度第6回書式制定委員会に報告、その承認を受け、ついで日本海運集会所常任理事会に報告された。ここに一切の審理及び事務手続を終了したので「内航タンカー航海傭船契約書」として公表する次第である。

なお、本書式制定のために、事務局仲裁部からは山戸嘉一（常務理事、部長）、寺田洋三郎（元部長代理）、国領英雄、石川允子の4名が参加し、議事録の作成、資料の蒐集、研究その他にあたった。

本書式における若干の特色

既述のごとく、本書式は、近年における海法理論の成果を考慮し、実務的妥当性を重んじ、公正かつ妥当な内容を織り込んだ標準書式として作成された。その主な特色は、次のごとくである。

- (1) 船主（運送人）の堪航能力担保義務の内容を国際海上物品運送法の制定理由及び現下海法の趨勢を勘案して「相当の注意義務」とした。
- (2) 堪航能力担保義務との関連において、タンク清掃費用の負担関係を特約として決めさせることとした。

することにはならない、との現状を勘案し、一方、傭船契約によっては、約…トンと契約しうることをも考慮して、「但し %増減船主任意のこと」とした。また、運賃計算方法に関連して、運賃計算の基礎たる数量は、タンカー貨物の場合、15°C 換算の質量であり、この換算は業界では慣行となっているが、なおこの点明確を期するため、[数量記載欄最下部に「記載数量は 15°C 換算のものとする」との但書を設けることとなった。

運賃計算方法	積高計算による
--------	---------

本欄を独立させ、運賃計算方法は、内航タンカー業界における実情を勘案して、積高計算によるものとし、「積高計算による」との印刷文言を設けた。

清掃費用	
------	--

通常のタンク清掃は当然船主のなすべきことであることは、船主が堪航能力を備えた船舶を提供すべき義務を負っていることよりみて明白である。他方、傭船者の要求により特別とみられる清掃を要する場合、この費用を傭船者が負担することは当然である。そこで清掃費用負担については、これを一義的に決定することは、予想される事態について、必ずしも適切な措置でないとし、契約時において当事者間に協議しうる余地を残すこととし、「清掃費用」欄を設けた。

運賃支払日時 場所・方法	
-----------------	--

特になし。

碇泊時間	積地	本船が積地において碇泊時間を超えて 時間滞船したときは、船長は、直ちに本船を発航させることができる。
	揚地	

本欄見出しは、内航タンカーの場合、碇泊時間が短いことに鑑み、「碇泊時間」とすることとした。積地、揚地を二段とし、積揚共通時間等の記載にも便ならしめた。

本欄末尾は、見切り出帆に関する規定である。

滞船料	一日につき	但し、一日に満たない時間の滞船料は、時間割をもつて計算する。
-----	-------	--------------------------------

滞船料の計算方法、内航タンカーの実情及び船型を考慮して、共通文言の性格をもつものとして「一日につき」との印刷文言を規定し、本欄末尾に滞船料のプロ・ラタ 計算に関する但書を設けた。

積地回船日	昭和 年 月 日	本船が左記回船日前に入港したときは、碇泊時間は、開始しない。但し、傭船者が荷役を開始したときは、荷役開始時より開始する。
-------	----------	--

本契約書において重要なのは、碇泊時間開始期に関する規定であるから、英文書式にみられる“Time not to commence before………unless loading sooner commenced.”に相当する日を「積地回船日」とし、本項に上記英文規定の文言の趣旨をより具体的に規定した。なお、回船日というのは、あくまで「日」ということで、「時間」まで拘束されるものではないとした。

解約期日	昭和 年 月 日	本船が左記期日までに船積準備整頓しないときは、傭船者は、本契約を無償解除することができる。解約期日経過後本船が積地に到着し、傭船者が本契約を無償解除する場合には、傭船者は、本船積地到着後直ちにその旨を船主（運送人）に通知しなければならない。
------	----------	--

船主（運送人）の本船積地回船義務は、本船の積地到着が明らかに解約期日を経過する場合といえども、傭船者より特別の解約通知なき限り、なお存するという海法の原則にもとづき、本欄末尾文言を規定した。特に、本船が解約期日経過後積地に到着し、傭船者が本契約を無償解除しようと

する場合につき、内航タンカーの実に情ならび衡平の観念にもとづき、備船者は「直ちに」その旨を船主に通知すべきものであるとした。

「特約条項」

特になし。

「後文及び署名欄」

この契約を証するため、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 において作成する。
船 主（運送人） 備 船 者

仲 介 人

本契約書の作成通数、保有者を記入せしめるようにしたもので、体裁は昭和35年12月改訂航海備船契約書と同一である。

第 1 条 「**堪航能力**」船主（運送人）は、本契約を履行するため、発航の当時、本船が堪航能力を保有するように相当の注意を払わなければならない。

船主の堪航能力担保責任に関する現下海法の趨勢及び国際海上物品運送法の意図するところを勘案し、更に内航における運送人責任が外航のそれと相異なることは業界としてうなずけないとし、その責任を「相当の意注義務」とした。なお、船主のタンク清掃義務は、本条でカバーされるものである。

第 2 条 「**積揚場所**」本船は、積揚地の安全に碇泊できる場所において、船積又は揚荷を行なうものとする。

本条はいわゆる safe berth, safe port に関する規定であるが、積揚地が包括的に指定されている場合に、現実の積揚場所は、備船者の指示に従い、本船が安全に碇泊できる場所である旨を規定したものである。

第 3 条 「**積揚準備整頓の通知**」船主（運送人）又は船長は、積地において本船の船積準備が整ったときは、備船者又は船積人に、揚地において本船の揚荷準備が整ったときは、備船者又は荷受人に、それぞれその旨を通知しなければならない。

積揚準備整頓の通知の相手方として備船者のほか、積地では船積人、揚地では荷受人をも含めることとした。通知の方法は、個々の事情にもとづき適当な方法をとればよいとした。なお、揚荷準備整頓の状態については、必要に応じ、heat ap しておく必要があるであろう、ということになった。

第 4 条 「**貨物の受渡ならびに責任限界**」貨物の受渡とその責任の限界は、積揚共本船の固定ホース取付口とする。

貨物の受渡場所及び貨物に対する責任限界を規定することとし、受渡及び責任を本船の固定ホース取付口をもって画することとした。

第 5 条 「**荷役**」貨物の積揚荷役は、備船者の費用をもって行なう。但し、揚荷役に必要な本船のポンプ使用に要する費用は、船主（運送人）の負担とする。

2 貨物の積揚荷役に必要なホースは、すべて備船者において提供し、取付け又は取外しをしなければならない。

3 本船が備船者の都合により積揚地において沖積又は沖取をする場合の危険と費用、ならびに、同一港内二ヶ所以上にて荷役をする場合、その転錨に要する一切の費用は、備船者の負担とする。

前条で貨物の受渡場所及び責任限界について規定し、本条では前条との関連において、荷役に関する費用負担（F・I・O）について規定した。

第1項 貨物の積揚荷役費用は、備船者負担であること。但し、揚荷役に必要な本船

のポンプ使用に要する費用は、船主（運送人）負担である。但書中「揚荷役に必要なポンプ使用に要する費用」とは、現実には、ポンプ駆動に要する燃料及び船員のオーバータイム等である。

第2項 貨物の積揚荷役に必要なホースの取付は傭船者がなすこと。また、ホースの取付け、取外し作業は、原則論として、傭船者のなすべき業務として処理されるべきであり、将来の船員関係よりみても、ここに基本原則を宣明した。

第3項 傭船者の都合で、沖積、沖取をする場合の危険と費用、同一港内ニカ所以上で荷役する場合の転錨等に要する費用を傭船者の負担とした。なお、吃水の関係で、沖積、沖取する場合は、第2条の「積揚場所」の解釈問題として解決されるべきである。

第 6 条 〔C・Q・D〕傭船者は、積地又は揚地の慣習に従い、貨物の荷役作業をできるだけ迅速に行なわなければならない。

2 傭船者の責に帰すべき事由により本船が相当と認められる時間を超えて滞船した場合には、傭船者は、船主（運送人）に対して表記の滞船料を支払わなければならない。

第1項 タンカーの場合、荷役即受渡であるとしても、C・Q・Dの概念は、荷役に関連するものとの本旨を生かし、C・Q・Dの趣旨を明確にした。

第2項 C・Q・Dの場合といえども、相当と認められる時間を超えて滞船した場合には、その時間については滞船料支払の対象となるものである。しかし、滞船料の額については、表面「滞船料」欄に記載したものが本項の滞船料である。

第 7 条 〔ランニング・レイデイズ〕ランニング・レイデイズは、船主（運送人）が第3条の通知を発したときから起算する。但し、船積人又は荷受人の所在を確知できないときは、本船の積揚準備整頓のときから起算する。

2 船込のため直ちに指定の積揚場所に着埠、繫留又は投錨できない場合、待機時間は、ランニング・レイデイズに算入し、港外より港内までの転錨時間を控除する。

3 積地と揚地におけるそれぞれのランニング・レイデイズは、通算しない。

4 本船の船体・機関の故障その他船主（運送人）の責に帰すべき事由による荷役不能時間は、ランニング・レイデイズから控除する。

5 本船が表記の碇泊時間を超えて碇泊したときは、傭船者は、船主（運送人）に対して表記の滞船料を支払わなければならない。

標準書式及び内航タンカー界の実状よりみて、碇泊時間の規定をC・Q・D一本とせず、本条をも設けた。

第1項 ランニング・レイデイズの起算時は、第3条の通知があったときからとし、但書に通知の相手方たる船積人又は荷受人の所在を確知できない場合の処理について規定したものである。

第2項 本項は、外国書式の“Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time.”の規定に相当するものであるが、日本内航の特殊事情をも勘案して規定した。

第3条 本項は、外国書式の“Laytime at loading and discharging to be non-reversible.”の規定に相当するものである。積地と揚地とで荷主が異なることもあり、別計算の方がよく、また原則論としても通算しないとすべきであるとした。

第4項 碇泊時間不算入の一般原因を明記した。

第5項 滞船料に関する規定である。

第 8 条 〔加熱〕傭船者の要求により貨物に加熱を必要とする場合、これに要した本船の燃料、缶水費用は、傭船者の負担とする。

- 2 本船が揚地到着後揚荷のため更に貨物に加熱を必要とする場合、これに要した時間は、碇泊時間に算入する。

第1項 特別に傭船者の要求により、貨物に加熱した場合、運賃に織込んである場合と加熱費用を請求する場合とがある、いずれにしても実費を負担している、との実情を勘案の上、本項を規定するとした。

第2項 航海中傭船者の指示どおり加熱していても、何らかの理由により、揚地到着後更に加熱を必要とする場合が考えられるので、これに要した時間は碇泊時間に算入するという趣旨を本項に規定した。

- 第 9 条** 〔デッド・フレイト〕傭船者の都合により又は表記の約定超過碇泊時間経過後、本船が発航し、表記貨物数量を船積することができなかつた場合、傭船者は、船主（運送人）に対して運賃の全額を支払わなければならない。

海法の原則に従い、傭船者の都合により又は見切り出帆によって本船が船積できなかった場合、傭船者は不積運賃を支払わなければならないことを規定した。

なお、デッド・フレイトの算定基準は、貨物数量が契約上明定されている場合には、その数量により、契約上アローワンスがあれば、そのアローワンス内における本船船長の積地における通告数量である。

- 第 10 条** 〔船積不能〕船長が荒天、減水、結氷、変乱その他の天災不可抗力のため本船が到底船積を終了する見込みがないと認めるときは、船主（運送人）又は船長は、傭船者にその旨を通知し、貨物の全部又は一部を積残して直ちに本船を発航させることができる。但し、事前に通知できない場合は、発航後遅滞なく通知しなければならない。この場合、船主（運送人）は、表記により運賃を収得するものとし、貨物の積残しについては、その責に任じない。

- 2 前項の場合、船主（運送人）は、傭船者に通知し、近接港において他の貨物を積取ることができる。

本条は相当の時間的継続を伴った天災不可抗力によって本船の船積が不能になった場合の処理規定である。

第1項 本船が相当の時間的継続を伴った天災不可抗力によって本船の船積が不能となった場合、船主（運送人）はその時の積高により、運賃を収受する。

第2項 満船船積できず出航した場合における本船の余積の利用については、本航の航海目的を著しく害さない限り、余積の利用権を船主（運送人）に与え、その損害をできるだけ少くすることが衡平の観点に照らしてみても妥当である。

- 第 11 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、軍事行為、内乱、暴動、海賊、匪賊、船員の匪行、ストライキ、ロックアウト、火災、衝突、坐洲、坐礁、沈没、投荷その他の天災不可抗力により生じた損害については、当事者互にその責に任じない。

特になし。

- 第 12 条** 〔船主（運送人）の免責〕船主（運送人）は、船長その他の船員の航海上の過失により生じた貨物の損害については、その責に任じない。船長その他の船員の適当な注意の不足に起因しない貨物の損害についても、また同様である。

船長その他の船員の航海上の過失により生じた貨物の損害及び航海過失以外の原因による貨物の損害のうち船長その他の船員の適当な注意の不足によらないものについては、これを船主（運送人）免責としたものである。なお、貨物のコンタミネーションに対する船主（運送人）の船主責任制限の問題については、タンカーの特殊性を考慮に入れても、本契約書に特別の規定を設けることは困難であり、この問題を本条の適

用により、また商法（特に690条（免責委付））、更には船荷証券の規定等により、一般的に事実問題として個々に処理されるべきものであるとした。

第 13 条 〔補償〕船長が、傭船者の要求によって船荷証券その他の類似証券に署名したことにより生じた第三者に対する船主（運送人）の本契約以上の責任と義務に対して、傭船者は、船主（運送人）に補償しなければならない。

本傭船契約にもとづき船荷証券（類似証券を含む）を発行した場合の処理につき規定したものである。すなわち、本条趣旨は、船長が傭船者の請求により船荷証券（類似証券も含む）を発行し、その結果船主（運送人）が傭船契約の内容を知らない船荷証券所持人に対して、本契約書に規定されている以上の責任を、その船荷証券の内容によって負わなければならない場合がある場合、傭船者は船主（運送人）に対してその責任の差だけを補償しなければならない、というにある。

第 14 条 〔離路〕本船は、人命、財産、若しくは船舶の救助、又は救助のための曳船、避難、必要品の積込、船員又は貨客に関する出来事、その他正当な事由があるときは、航海又は航路を変更することができる。この場合、船主（運送人）又は船長はその旨を遅滞なく傭船者に通知しなければならない。

本船は目的地に向け直航する義務を有するものであるから、本船が離路するには、正当な事由がなければならない。本条では、この事由を列挙し、かかる事由により本船が離路する場合における船主（運送人）の通知義務を規定したものである。なお、本条の正当な事由には客観的妥当性がなければならないことは言うまでもない。

第 15 条 〔揚荷不能〕船長が第10条の理由により揚地に入港できないか、又は入港しても揚荷をすることができないと認めるときは、船主（運送人）又は船長は、傭船者に通知の上本船をその指定する場所へ回船、揚荷するものとする。このために生じた滞船、離路及び航海の変更にもとづく危険及び一切の費用は、傭船者の負担とする。

2 前項の揚荷によって、当該貨物に関する船主（運送人）の一切の運送責任は終了する。

第10条〔船積不能〕に規定してあるのと同じの事由により揚荷不能になった場合の処理規定である。

第1項 本項後段にいう「一切の費用」は、揚地変更による滞船、離路及び航海距離の延長にもとづく「一切の費用」であるから、当然追加運賃も含みうるということであった。

第2項 揚荷不能の場合における船主（運送人）の運送責任の終了を第1項の揚荷による旨規定したものである。

第 16 条 〔一部傭船〕一部傭船の場合、船主（運送人）又は船長は、約定貨物の積取の前後を問わず他の貨物を積取ることができる。

一部傭船の処理規定である。なお、実務上、貨物を船艙に積込めば封印するので、同一船艙に二種以上の油を積むことはない。更に船主の運送義務の観点、就中、船主の積荷保管義務よりみれば、たとえ一部傭船の場合であっても、同一船艙に二種以上の油種を積合わせることは、船主の絶対的な有責となるべき事由である。

第 17 条 〔運賃その他の請求権〕本船が、積地発航後、本船の事故その他の不可抗力によって航海を中止した場合でも、船主（運送人）又は船長は、第11条の規定にかかわらず、運賃、附随の費用、滞船料、立替金及び共同海損又は救助のため傭船者が負担しなければならない金額について請求権を失うことはない。

2 前払運賃は、貨物の滅失又は毀損、航海又は運送の中止その他いかなる場合においても、返還しない。

第1項 本船の事故その他の不可抗力にもとづく契約履行不能の場合で、一般商慣習及び商法の規定により当然運賃、滞船料、その他の請求権がある場合において、相互免責（第11条）の効果は運賃その他の請求権に影響あるものではなく、その請求権を失うものでないことを注意的に規定したものである。特に本条によって、船主（運送人）の権利を発するものではない。一応本条を本船積地発航後の請求権についての第11条〔相互免責〕との関連を示す注意規定とすることとし、本船積地発航前の問題については、個々の問題につき商慣習及び商法等の規定にもとづきその解決を図ることとする。

第2項 前払運賃の確定取得に関する規定である。

第 18 条 〔貨物の留置〕船主（運送人）又は船長は、本契約による請求金額について貨物を留置し、かつ、その支払を受けるために貨物を競売することができる。但し、貨物を競売してもなお全額の支払を得ることができない場合には、その残額につき傭船者に對して請求することを妨げるものではない。

船主（運送人）の留置権につき規定したものであり、但書には債権残額については、一般債権としてなお債権が存在することを説明する規定としたものである。

第 19 条 〔ストライキ〕本船の積地到着前、貨物の船積を妨げるストライキ又はロックアウトが発生し、積地到着までに終了する見込のない場合、傭船者、船主（運送人）は、いずれも本契約を無償解除することができる。ストライキ又はロックアウトが本船の積地到着の時から積荷開始の時までに発生した場合には、傭船者は本契約を無償解除するか、又は適正な待泊補償金を支払つて本船を待泊させるか、いずれかを選ぶことができる。本船の積荷開始後、ストライキ又はロックアウトが発生し、本船が一部貨物を船積して発航した場合、傭船者は、積高による運賃及び滞船料（もしあれば）を支払わなければならない。この場合、船主（運送人）は、近接港において他の貨物を自由に積取ることができる。

- 2 本船が揚地又はその港外に到着したとき貨物の揚荷を妨げる本船以外のストライキ又はロックアウトが進行しているか、又は到着後発生した場合には、傭船者は、適正な待泊補償金を支払つて本船を待泊させるか、又は傭船者の費用において安全に揚荷ができる近接港へ揚地変更するか、いずれかを選ぶことができる。
- 3 本条に定める選択権は、当該ストライキ又はロックアウト発生後遅滞なくこれを行使しなければならない。

本条作成の基本的な立場は、ストライキによる損害が大きくなることをできるだけ回避しつつ、同時にその発生した損害を契約当事者の一方のみの負担としないで、船主（運送人）と傭船者との間でその損害を公平に分担することによりストライキを切抜けようとするにある。

第1項 積地に関するストライキ条項である。本項にいう「貨物の船積を妨げるストライキ又はロックアウト」なる文言の示すストライキ又はロックアウトの範囲は、積地における船積作業の慣習によって決定されるべきもので、一義的にこれを決定することはできない。一方また、本契約の履行という点より考えれば、これをあまり広範囲に解することは妥当ではない。一寸したストライキ又はロックアウトによって契約が解除されるという不安定性を除去することは必要であるが、本条におけるストライキ又はロックアウトは相当の時間的継続を伴ったものであることは当然のことである。そこで、一応のメルクマールとして「本船の積地到着前、貨物の船積を妨げるストライキ又はロックアウトが発生し、積地到着までに終了する見込のない場合」として規定し、その解釈、認定は本条項規定の趣旨を十分考慮し、客観的になさるべきである

とした。

本項中段には、積地到着後ストライキ又はロックアウトが発生した場合における 傭船者の選択権について規定した。この場合のストライキ発生時期は「本船の積地到着の時から積荷開始の時まで」であると明示した。

本段にいう「適正な待泊補償金」はコントラクト・デマレージとは異なるストライキ・デマレージであることの意味を明確にしたものである。なお、「適正な待泊補償金」を支払っても傭船者はいつまでも本船を待泊せしめることはできず、その積地、積荷その他諸種の事情を勘案して相当の期間と認められる時間以上の待泊義務は本船にはないものであるとの確認をみた。なお、この「適正な待泊補償金」の算定については計算時における市況を勘案して、傭船者、船主（運送人）双方において協議の上これを決定されるべきものとした。

本項後段には、本船の積荷作業中ストライキ又はロックアウトが発生した場合の処理について規定した。この場合、本船の発航は、傭船者の要請による場合は勿論のこと、本船の滞船があまり長びく場合には本船独自の判断にもとづいてなしうるものであり、本船の発航原因は一般海法、商慣習の原則にまかせることとした。更に一部貨物を船積して発航した場合の運賃は積高計算とし、船主が「近接港」において他の貨物を積取することを自由とした。なお、本段にいう「滞船料」は通常の滞船料である。第2項 揚地に関するストライキ条項である。タンカーの場合、荷役に第三者たる independent contractor のはいりうる余地は殆んどないという実情を勘案すれば、揚荷を妨げるストライキ、ロックアウトは陸上油槽所従業員のそれと、海員のそれのみである。このようなタンカーの場合の特殊性を勘案し、本項においては、本船側のストライキ、ロック・アウトに関する規定を除外し、陸上油槽所のストライキ、ロック・アウトによる揚荷不能の場合の処理規定とし、これに関連し傭船者は待泊補償金の全額を支払って本船を待船せしめるか、又は他の揚地に回船せしめるかいずれかを選ぶものとした。

第3項 本条第1項及び第2項の選択権の行使は当該ストライキ又はロックアウト発生後遅滞なくなされなければならない、としたものである。これはクイック・デイスパッチを図る必要があるところから選択権行使につき時間的制限を加えることにしたのである。

第 20 条 〔強制使用〕本船が日本国官公庁に強制使用されたときは、船主（運送人）は、本契約を無償解除することができる。但し、随意契約による官公庁の傭船については、船主（運送人）は、傭船者の承認を得なければ、これに応ずることはできない。

地方自治体による強制使用（もしあれば）をも、各場合の実情に応じ本条を適用して処理することとした。

第 21 条 〔共同海損〕共同海損は、西歴1950年ヨーク・アントワープ規則に従ってこれを処理する。

特になし。

第 22 条 〔契約違反〕本契約に違反したものは、よつて生じた損害を相手方に支払わなければならない。

特になし。

第 23 条 〔仲裁〕本契約に関して当事者間に争を生じたときは、双方又は一方は社団法人日本海運集会所所に仲裁判断を依頼し、その選定に係る仲裁人の裁定を最終のものとしてこれに従う。

2 仲裁人の選定その他仲裁手続に関する一切の事項は、社団法人日本海運集会所の定めるところによる。

特になし。

以上