昭和35年12月改訂

航海傭船契約書
成約覚書 改訂趣旨書

社団法人 日本海運集会所

昭和35年度改訂航海傭船契約書趣旨書

書式制定委員会

運送契約書改訂審議小委員会

改訂委員会の設置と審議経過

社団法人日本海運集会所制定の運送契約書は昭和27年3月改訂になるもので，改訂以来8年を経過しており，その間におけるわが国海運界の発展，海運事情の変貌等の事情により，本書式改訂の必要が生じ，また業界からも改訂の要望を聞くに至った。

このような事情に鑑み，日本海運集会所書式制定委員会（委員長長岡英三氏）では，昭和35年4月11日開催の昭和35・6年度第一回書式制定委員会において，かかる客観情勢ならびに業界の要望に応えるため，運送契約書式を改訂することに決定し，審議方法として運送契約書改訂審議小委員会を設置し，次の15氏に小委員を委嘱，隔週一回東京において小委員会を開催することとした。

小川知速氏（日東商船取締役）
各務八郎氏（三菱海運常務取締役）
勝守陸太郎氏（三井造船嘱託）
木村一郎氏（山下汽船専務取締役）
久野武雄氏（丸紅飯田運輸保険部長）
小山琢己氏（伊藤忠商事運輸保険部長代理）
鈴木孝志氏（松岡汽船常務取締役）
出井治郎氏（宮地サルベージ常務取締役）
長岡英三氏（富士汽船社長）
成富武夫氏（東和汽船社長）
浜田喜佐雄氏（大同海運常務取締役）
松本笹雄氏（兼松株式運輸部長）
宮城郁太郎氏（大阪商船神戸支店長）
矢口錞一朗氏（日本郵船名古屋支店長）
矢部義一氏（三井船舶取締役）

本小委員会は4月25日第一回委員会を開催，委員長に長岡英三氏，副委員長に各務八郎氏，浜田喜佐雄氏を各々選任，更に，さきに書式制定委員会において，実務的見地よりの本書式改訂に関する具体的な意見を求めるため小委員会の諮問機関として設置を決議された専門委員会の委員として次の11氏を委嘱した。

荒川義春氏（川崎汽船営業部近海課長）
稲田治夫氏（山下汽船営業部近海課長）
上原敏夫氏（三菱鉱業営業部輸送課長）
勝間馨氏（日本郵船営業部副部長）
綱頭正夫氏（三井船舶営業部長代理）
藤研一氏（鶴丸汽船東京支店長代理）
中井礼三氏（三菱海運営業部長代理）
細野織部氏（三井物産木材部長代理）
村上弘之氏（北海道炭礦汽船営業部運輸課長代理）

吉田俊郎氏　（富士製鉄販売部整理課受渡掛長）
脇　常治氏　（日鉄汽船営業部次長）

このように小委員会の諮問機関として設置された専門委員会は5月20日第一回委員会を開催，議長として綱頭正夫氏を選任し，審議に着手した。

なお，本契約書式改訂にあたり，事務局からは

山戸嘉一　（当所常務理事仲裁部長）
寺田洋三郎　（当所仲裁部長代理）
国領英雄　（当所仲裁部書記）
野村圭介　（当所仲裁部書記）
矢島勝　（当所仲裁部書記）

の5名が参加し，議事録の作成，資料・判例の蒐集及び研究に当った。

爾来小委員会は14回，専門委員会は8回の会合をもち，小委員会は専門委員会の意見を十分尊重し，一方専門委員会は実務的見地より具体的な意見を答申し，よく小委員会の諮問に答え，両々相まって現下の内航海運業界の実情に則した書式を作るため真摯な努力を続けて来た。ここに改訂事業に着手以来7ヵ月余の月日を費し，ようやく去る11月14日の小委員会において改訂書式「航海傭船契約書」という成案を得，12月8日開催の昭和35・6年度第二回書式制定委員会の承認を受け，翌12月9日，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，昭和35年度改訂書式として公表する次第である。

昭和35年度の改訂における基本方針

本書式の改訂にあたっては，現行書式にとらわれることなく，近年における海運実務を中心とする事情の進展及び海法理論の進歩の成果を採り，むしろ，新書式を制定することを目的とした。

特に実務的妥当性をもたせるため，各業界の実務担当者の見解，要望その他を十二分に採り入れ，内航海運市場を中心とする海運市場における航海傭船契約書としていかんなきを期した。

その結果，本改訂にあたり，特に注目すべき改訂内容を挙げれば次の如くである。

(1) 本書式の標題を「航海傭船契約書」とした。
(2) 船内荷役作業に関する規定を明確にした。
(3) 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。
(4) 碇泊期間についてその開始，計算方法を勘案して，吟味し，改訂を加え，更にC・Q・D，ランニング・レイデイズ，ウェザー・ワーキング・デイズという三種の碇泊条件を本書式に内包して規定し，従来の赤スリップ条項を廃止した。なお，この三つの碇泊条件は第1条第10項の記載方法によりそのいずれかを選ぶことができる。
(5) 船主（運送人）の航海上の過失を国際海上物品運送法の制定理由及び現下海法の趨勢より考えて，船主免責とした。
(6) ストライキのわが国海運に及ぼす影響の大きいことを考え，ストライキ条項を詳細に規定し，その利害の調和をはかった。
(7) その他本書式中に規定されている各条項及び各文言を逐一吟味することは勿論，特にその相互関連につき大いに意を用いた。
(8) 現下の海運実務の実情及び使用上の便を考慮して，本書式を横書きとした。

以下逐条的にその改訂理由につき言及する。

「標　題」

航海傭船契約書

本書式はいわゆる Voyage Charter Party であって，特定の航海について特定物品を運送するために，特定の「船舶ノ全部又ハ一部ヲ以テ運送契約ノ目的ト為シタ」（商法第 737 条参照）契約であり，船舶自体が契約の対象となる。このような契約内容からみて，従来の「運送契約書」との標題よりも「航海傭船契約書」との標題の方が，法律上の或いは業界の用語として適当である。

「前　文」

傭船者（以下傭船者という）**と船主(運送人)**（以下船主(運送人)という）

との間において，次の条項にもとづき，航海傭船契約を締結する．

傭船契約の船主側の当事者には，船主のほか傭船船主(再傭船の場合)も含まれ，国際海上物品運送法における運送人の定義をも勘案して，傭船契約の当事者の一方が船主及び傭船船主等をも含めた広義の運送人であるから，かかる趣旨を明確にするため「船主(運送人)」と改めた（なお，外国書式に Owners or Chartered Owners とあるを参照のこと)。また標題に応じて前文文言を改訂した。

第1条　本契約主要の記載事項は，次の通りである．

① 船　名	丸	夏期積載総重量トン数	トン	総トン数	トン

傭船契約書式としては重量トン数の表示欄は当然必要であるとして重量トン数表示欄を設け，見出し文言は当所制定の他契約書式及び計量法に合わせ，「夏期積載総重量トン数」「総トン数」とした。

表示計量単位「トン」は計量法によって，重量トン数はキロトン，総トン数は容積トンを示すものとした。なお，純トン数については内航において記載の必要が少ないため，記載欄を設けないこととした。

② 積　地	

特になし。

③ 揚　地	

特になし。

④ 貨物の種類及び数量	但し，船脚又は船腹の許す限り満載のこと． 増減船主任意のこと．

但書中船積貨物数量の増減を「船主任意」にしたのは，現実の船積数量は船長が積地における諸種の事情を勘案して決定するものであるから，船積数量の決定は船主のオプションとなるべきであるという理由による。

⑤ 運　賃　率	

現行書式の「運賃割合」という文言を「運賃率」と改めたほか，特になし。

⑥ 運賃計算方法	

特になし。

⑦ 運賃支払日時場所方法	

特になし。

⑧ 船内荷役	積　地	手　配 費用負担	揚　地	手　配 費用負担

現実の荷役条件は「船内人夫賃」の負担のみに止まるものではなく，むしろ船内荷役の当事者と

費用負担者との関係が問題となって来るものであるとして，船内荷役の手配義務と費用負担につき各々記載欄を設けた。なお，このことにより荷役作業に伴う危険負担はその荷役作業を行なう人夫を選任した者に課されるものであるところから，この点も明確になる。

なお，「艀賃」については，船内荷役の問題とは分離して考えるべきであり，その記載欄は本契約書第1条に設ける程重要なものではないので，これを設けないこととした。

⑨ 代　理　店	積　地　　揚　地

特になし。

⑩ 碇 泊 期 間	積　地　　揚　地

第7条〔C•Q•D〕，第8条〔ランニング・レイデイズ〕，第9条〔ウェザー・ワーキング・デイズ〕との関連において，本欄には「C•Q•D」，「ランニング・レイデイズ何日」或いは「ウェザー・ワーキング・デイズ何日」の如く記載することになる。

⑪ 滞　船　料	一日につき

滞船料は重量トン当りいくら或いは金額総額で決定され，いずれの場合にも適用される共通文言として「一日につき」を印刷文言とした。

⑫ 早　出　料	一日につき

前項と同一の理由により「一日につき」を印刷文言とした。

⑬ 本 船 の 発 航	本船が積地において碇泊期間を超えて　　日間（C•Q•Dの場合は相当の期間）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.

本項は積地における見切り出帆の規定である。ランニング・レイデイズ又はウェザー・ワーキング・デイズの場合には日数を切り，C•Q•Dの場合には相当の期間となる。なお，本船が発航する場合には，本船としては特にこの旨の通知義務はないが，実務上通知した方がトラブルをおこさないという意味からも，この旨の通知をなすことは妥当であろうとの意見であった。

⑭ 積地回航順路	

特になし。

⑮ 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には，碇泊期間は，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，碇泊期間は，開始する.

本契約書において重要なのは碇泊期間開始期日に関する規定である。そこで英文書式に見られる“Time not to commence before …… unless sooner loading commenced” に相当する日を「積地回船日」とし，本項に上の英文書式中の文言の趣旨をより具体的に規定した。

⑯ 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.

特になし。

「本契約特約条項」

本欄は記載欄としての見地から，第1条の各記載事項欄に続けて配置したのであるが，第1条でないから，この点を明確にした。

第2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はら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することは業界としてうなずけないとし，

その責任を「相当の注意義務」とした。なお，「堪航能力」との文言は「堪荷能力」の概念をも包含するものであるとした。

第3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うものとする.

「積揚地」と「積揚場所」とを明確に区別し，第1条に積揚地が包括的に規定されている場合において，現実の積揚場所は傭船者の指示に従い，安全に本船が碇泊できる場所である旨を規定したものである。なお,内航における積地又は揚地の実情より積揚場所は慣習に従い,必ずしも always afloat を要するものではないことは明らかである。

第4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つたときは，傭船者又は船積人に，揚地において本船の揚荷準備が整つたときは，傭船者又は荷受人に，それぞれその旨を通知しなければならない.

碇泊期間の開始との関連において積揚準備整頓の通知を規定した（第7条〔C•Q•D〕,第8条〔ランニング•レイデイズ〕,第9条〔ウェザー•ワーキング•デイズ〕参照）。

通知の相手方については，notify party としての意味から，契約当事者でなくとも「船積人」及び「荷受人」を規定することはやむをえないとし，通知の相手方を積地においては「傭船者又は船積人」とし，揚地においては「傭船者又は荷受人」とした。

本条に規定する通知方法については，特に内航市場という特殊市場を勘案して，特にこれを規定せず，個々の事情に基づき適当な通知方法をもってすれば足るとした。

船積人又は荷受人の住所を確知できない場合には，傭船者に通知すればよく，この場合の時間の損失については別の規定（第8条〔ランニング•レイデイズ〕第1項参照）によって処理される。

第5条　〔貨物の提供•引取〕　傭船者は，積地においては本船が船積しうるよう本船船側にて貨物を提供し，揚地においては貨物を本船船側にて引取らなければならない.

本条は C•Q•D 等の関連において傭船者の契約貨物の提供及び引取義務に関する規定である。本条の効果として考えられるのは，例えば C•Q•D の場合において，仮に傭船者の貨物の引取が必要以上に遅れた場合，船主（運送人）はその貨物の総揚げをすることができ，その危険と費用とは傭船者に行くということが，当然のことながら，はっきりしてくる点に現われてくる。

なお，船内荷役作業の手配が船主（運送人）又は傭船者のいずれであろうとも，作業そのものは契約当事者双方の共同作業であり，その分担する責任内容は荷役作業のうちいかなる作業を現実になすかという契約内容によって相違してくる。また本条は船主（運送人）の貨物に対する責任限界を定めるものではない。

第6条　〔荷役用具の使用〕　ウインチその他本船備付けの荷役用具で，積揚荷役作業に必要なものは，傭船者において使用することが出来るが，すべて船長の指揮監督に従わなければならない.

特になし。なお，夜間作業における照明のための費用負担等については各場合に応じて決定されるよりほかない。

第7条　〔C•Q•D〕　本船の積揚荷役作業は，積地又は揚地の慣習に従いできるだけ迅速に行われなければならない.

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期間を超えて滞船した場合には，傭船者は，船主（運送人）に対して第1条の滞船料を支払わなければならない.

第1項　荷役作業の当事者は第1条第8項において船主（運送人）又は傭船者のいずれかになるところから，荷役当事者が誰になるかによって，本条の適用に疑義の生ずることのない如き規定文言を採択した。また C•Q•D の意味をより明確にするため「積地又は揚地の慣習に従い」との文言を規定した。

第2項 C•Q•Dといえども客観的な荷役能力から算定されるべき本船の碇泊期間を規定するこ

とになるから，相当と認められる期間以上滞船した場合には滞船料の対象となりうるところから滞船料の規定は必要であり，現実にも滞船料額は約定しているということであった。

第8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4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，繋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　荷役不能の時間で本船の船体・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時間は，ランニング・レイデイズから控除する．

5　本船が第1条の碇泊期間を超えて碇泊を要するときは，傭船者は，船主（運送人）に対して第1条の滞船料を支払わなければならない．

6　傭船者が第1条の碇泊期間内に船積又は揚荷を終つたときは，未使用の碇泊期間について，船主（運送人）は，傭船者に対して第1条の早出料を支払わなければならない．

第1項　第4条〔積揚準備整頓の通知〕との関連においてランニング・レイデイズの起算時を規定した。積揚地の実情及び内航実務を勘案し，レイデイズの開始条件としてN／Rの発信主義を採用した。更に積揚準備整頓の通知の相手方である船積人又は荷受人の所在を確知できない場合において，傭船者に通知するために要したタイム・ロスの処理が問題となったが，その場合レイタイムの起算は本船着港ではなくて，本船の積揚準備整頓のときからであるとした。

第2項　本項は船込のため着船にならない場合の時間について規定しているのであり，港外・港内を問わず，その待機時間をレイタイムに算入することとした。転錨時間の控除については，内航実務を勘案し，港外待機場所から積揚場所への転錨時間はレイデイズから控除するが，一方一旦本船が港内に入り待機したとしても，積揚場所への転錨時間はレイデイズに算入するとの慣習を明定した。

第3項　本項は積地のレイデイズと揚地のレイデイズとを通算しない，という趣旨である。

第4項　本項は荷役不能の時間で船主（運送人）の責に帰すべき事由によるものをレイデイズから控除する旨の規定で，レイデイズの性格から当然のことである。したがって特に規定の必要がないとも考えられるが，従来とも規定されていることを考慮して規定した。

第5項　滞船料に関する規定である（第1条第11項「滞船料」参照）。

第6項　早出料に関する規定である（第1条第12項「早出料」参照）。

第9条　〔ウエザー・ワーキング・デイズ〕　ウエザー・ワーキング・デイズの計算については，前条の規定を準用する．

現在内航において機械物，化学製品等の運送にはウェザー・ワーキング・デイズ条件の碇泊期間もみられるところから，本条を第8条〔ランニング・レイデイズ〕の準用規定として規定した。

第10条　〔デツド・フレイト〕　傭船者の都合により，又は第1条第13項により本船が発航し，第1条記載の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）に対して第1条運賃の全額を支払わなければならない．

特になし。

第11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がないと認めたときは，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，第1条の規定により積高に従つて運賃を収得するものとし，貨物の積残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　本項但書は船積不能の場合の運賃その他の処理規定である。

第2項　前項の船積不能によって生じた余積には，傭船者に通知して近接港において他の貨物を積取ることができるものであるとした。なお，他の貨物を積取る場合には，事前の通知は必要でないが，まず第一に傭船者に他の貨物を積むか否かを問合わせるのが，実務的に紛議の起こらない処理であろうと考えられる。

第12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，ロツクアウト，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13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についても，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はこれを船主（運送人）免責として規定した。

第14条　〔補償〕　船長が傭船者の請求によつて船荷証券その他の類似証券に署名する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.

本条は本傭船契約に基づき船荷証券を発行した場合の処理規定である。即ち，船長が傭船者の請求により船荷証券を発行し，その結果船主（運送人）は傭船契約の内容を知らない船荷証券所持人に対して，船荷証券の内容によって本契約書式に規定されている以上の責任を負わなければならないことになる。この場合，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趣旨である。

第15条　〔甲板積〕　船主（運送人）は，甲板積貨物の流失及び損傷についてはその責に任じない.

本条は甲板積貨物の危険負担のみに関する規定である。

第16条　〔危険品〕　傭船者は，船主（運送人）の承認を得なければ，発火性，引火性，爆発性，有毒性その他の危険性を有する貨物を積載することはできない.

危険品の範囲については，現下化学工業の発達に伴い，その質・量共に増大しているので，これを一義的に決定することは困難であり，各場合により決定されるとした。

第17条　〔特殊貨物〕　傭船者は，特別の注意又は取扱を要する貨物については，予め船主（運送人）又は船長にその旨を通知しなければならない.

2　前項の通知がなかつた場合には，船主（運送人）は，特別の注意又は取扱をしなかつたことによつて生じた損害についてはその責に任じない.

本条は重量物，化成品，高価品等の如く，特別の注意又は取扱を要する貨物についての規定である。

第18条　〔一部傭船〕　一部傭船の場合，船主（運送人）又は船長は，約定貨物の積入の前後を問わず，他の貨物を積入れることができる.

本条は一部傭船に本書式を使用した場合の処理規定である。一部傭船の場合には，一部傭船者は自己の契約のみに基づいて本船の離路を認定し，これをもって契約違反となすことはできない。むしろ，契約締結にあたって，かかるリスクについては，傭船者としても当然予想してしかるべきもの

である。一方船主としても一部傭船者の利害を甚だしく害するような他の契約を結ぶことは実務的に考えられない。また他の貨物の積入れについては「約定貨物の積入の前後を問わず」との文言によって適宜処理されうるとした。

第19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．

本船が離路するためには「正当な事由」が存しない限り許されるものではなく，客観的にみて相当（reasonable）と認められる事由によって生じたものでなければならないとした。

第20条　〔水先人の使用〕　水先人を使用するか否かは，本船の自由とする．

本条は強制水先に関する規定ではなく，水先人を採るべき場合に船長が水先人を採用しないで負うことあるべき責任を免れるための規定である。

第21条　〔揚荷不能〕　船長が第11条と同一の理由により本船が到底揚地に入港し，又は揚荷をすることができないと認めたときは，船主（運送人）又は船長は，傭船者の危険と費用とにおいて付近の安全な場所に揚荷することができる．この場合，第11条に準じて傭船者にその旨を通知しなければならない．

2　前項の場合，船主（運送人）の一切の責任は，この揚荷によつて終了する．

本条は第11条（船積不能）と同一事由により揚荷不能となった場合の処理規定である。なお，本条に関連して，船込による揚荷不能については，各場合により決せられ，船込の状態が相当長期にわたる場合にのみ本条の適用を受けることになるであろう。

第22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つて航海を中止した場合でも，船主（運送人）又は船長は，第12条の規定にかかわらず，運賃，付随の費用，滞船料，立替金及び共同海損又は救助のため傭船者の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　相互免責（第12条）の効果は運賃その他の請求権に影響あるものでないことを注意的に規定したものである。

第２項　運賃の前払があった場合には，業界では前払運賃の確定取得に関する黙約が当事者間において当然なされたと考えるべきであり，かかる業界の意思を宣明する意味から前払運賃の確定取得に関する条項として本項を規定した。

第23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対して請求することを妨げるものではない．

本条は船主の留置権につき規定したものである。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ものであることを説明した。

第24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ツクアウトが発生し，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．ストライキ又はロツ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ツクアウトが発生し，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

で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ストライキ又はロツ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，適正な待泊補償金の半額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ツ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ことにある。

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り，また，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が，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の時期は「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期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，その市況より算出されるデマレージがコントラクト・デマレージより高ければそれを，低ければコントラクト・デマレージを採るのが妥当であろう。

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基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。本項ではストライキ又はロックアウトが，本船が揚地又はその港外に到着したとき発生しているか，又は到着後発生した場合の処理が規定されている。本項における適正な待泊補償金は前項同様，ストライキ・デマレージである。

また傭船者が他の近接港へ揚地変更した場合には「傭船者の費用において」行なうものであることを明規した。

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・ディ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25条　〔強制使用〕　本船が日本国政府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署の傭船については，船主（運送人）は，傭船者の承認を得なければ，これに応ずることができない．

本条にいう「日本国政府」が地方自治団体や調達庁を通じての米軍を含みうるか否かは，各場合により決定せられるものであるとした。

第26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．

共同海損の処理は西暦1950年のヨーク・アントワープ規則に従ってなされるものであることを明規した。

第27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．

本条は契約違反のあった場合の当然の処理を明規したものである。

第28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．

当所新規制定，改訂書式の仲裁条項と同一文言にて規定したものである。

「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）　　傭　船　者

仲　介　人

特になし。

以　　上

1927 神戸海運集会所制定 1929 改訂
12/1933 社団法人日本海運集会所継承印行
7/1935 改訂 12/1938 改訂
11/1946 改訂 9/1947 改訂
10/1949 改訂 3/1952 改訂
12/1960 改訂

航海傭船契約書

社団法人 日本海運集会所書式制定委員会制定【1960】

傭船者（以下傭船者という）と船主（運送人）（以下船主（運送人）という）

との間において，次の條項にもとづき，航海傭船契約を締結する．

第 1 條 本契約主要の記載事項は，次の通りである．

① 船名	丸	夏期積載総重量トン数	トン	総トン数	トン
② 積地					
③ 揚地					
④ 貨物の種類及び数量	但し，船脚又は船腹の許す限り満載のこと． 増減船主任意のこと．				
⑤ 運賃率					
⑥ 運賃計算方法					
⑦ 運賃支払日時場所方法					
⑧ 船内荷役	積地	手配 費用負担	揚地	手配 費用負担	
⑨ 代理店	積地		揚地		
⑩ 碇泊期間	積地		揚地		
⑪ 滞船料	一日につき				
⑫ 早出料	一日につき				
⑬ 本船の発航	本船が積地において碇泊期間を超えて　日間（C.Q.D. の場合は相当の期間）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．				
⑭ 積地回航順路					
⑮ 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には，碇泊期間は，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，碇泊期間は，開始する．			

⑬ 本船の発航	本船が積地において碇泊期間を超えて　　日間（C.Q.D. の場合は相当の期間）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.	
⑭ 積地回航順路		
⑮ 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には，碇泊期間は，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，碇泊期間は，開始する.
⑯ 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.

本契約特約条項

第 2 條 **【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はらわなければならない.

第 3 條 **【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うものとする.

第 4 條 **【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つたときは，傭船者又は船積人に，揚地において本船の揚荷準備が整つたときは，傭船者又は荷受人に，それぞれその旨を通知しなければならない.

第 5 条 **【貨物の提供・引取】** 傭船者は，積地においては本船が船積しうるよう本船船側にて貨物を提供し，揚地においては貨物を本船船側にて引取らなければならない.

第 6 条 **【荷役用具の使用】** ウィンチその他本船備付けの荷役用具で，積揚荷役作業に必要なものは，傭船者において使用することが出来るが，すべて船長の指揮監督に従わなければならない.

第 7 条 **【C.Q.D.】** 本船の積揚荷役作業は，積地又は揚地の慣習に従いできるだけ迅速に行われなければならない.

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期間を超えて滞船した場合には，傭船者は，船主（運送人）に対して第1条の滞船料を支払わなければならない.

第 8 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4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，繋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 荷役不能の時間で本船の船体・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時間は，ランニング・レイデイズから控除する.

5 本船が第1条の碇泊期間を超えて碇泊を要するときは，傭船者は，船主（運送人）に対して第1条の滞船料を支払わなければならない.

6 傭船者が第1条の碇泊期間内に船積又は揚荷を終つたときは，未使用の碇泊期間について，船主（運送人）は，傭船者に対して第1条の早出料を支払わなければならない.

第 9 条 **【ウェザー・ワーキング・デイズ】** ウェザー・ワーキング・デイズの計算については，前条の規定を準用する.

第 10 条 **【デッド・フレイト】** 傭船者の都合により，又は第1条第13項により本船が発航し，第1条記載の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)に対して第1条運賃の全額を支払わなければならない.

第 11 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がないと認めたときは，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，第1条の規定により積高に従つて運賃を収得するものとし，貨物の積残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.

第 12 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.

第 13 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

第 2 條 【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はらわなければならない．

第 3 條 【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うものとする．

第 4 條 【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つたときは，傭船者又は船積人に，揚地において本船の揚荷準備が整つたときは，傭船者又は荷受人に，それぞれその旨を通知しなければならない．

第 5 条 【貨物の提供・引取】 傭船者は，積地においては本船が船積しうるよう本船船側にて貨物を提供し，揚地においては貨物を本船船側にて引取らなければならない．

第 6 条 【荷役用具の使用】 ウィンチその他本船備付けの荷役用具で，積揚荷役作業に必要なものは，傭船者において使用することが出来るが，すべて船長の指揮監督に従わなければならない．

第 7 条 【C．Q．D．】 本船の積揚荷役作業は，積地又は揚地の慣習に従いできるだけ迅速に行われなければならない．

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期間を超えて滞船した場合には，傭船者は，船主（運送人）に対して第１条の滞船料を支払わなければならない．

第 8 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４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，繋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 荷役不能の時間で本船の船体・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時間は，ランニング・レイデイズから控除する．

5 本船が第１条の碇泊期間を超えて碇泊を要するときは，傭船者は，船主（運送人）に対して第１条の滞船料を支払わなければならない．

6 傭船者が第１条の碇泊期間内に船積又は揚荷を終つたときは，未使用の碇泊期間について，船主（運送人）は，傭船者に対して第１条の早出料を支払わなければならない．

第 9 条 【ウェザー・ワーキング・デイズ】 ウェザー・ワーキング・デイズの計算については，前条の規定を準用する．

第 10 条 【デッド・フレイト】 傭船者の都合により，又は第１条第13項により本船が発航し，第１条記載の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)に対して第１条運賃の全額を支払わなければならない．

第 11 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がないと認めたときは，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，第１条の規定により積高に従つて運賃を収得するものとし，貨物の積残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．

第 12 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．

第 13 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．

第 14 条 【補償】 船長が傭船者の請求によつて船荷証券その他の類似証券に署名する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．

第 15 条 【甲板積】 船主（運送人）は，甲板積貨物の流失及び損傷についてはその責に任じない．

第 16 条 【危険品】 傭船者は，船主（運送人）の承認を得なければ，発火性，引火性，爆発性，有毒性その他の危険性を有する貨物を積載することはできない．

第 17 条 【特殊貨物】 傭船者は，特別の注意又は取扱を要する貨物については，予め船主（運送人）又は船長にその旨を通知しなければならない．

2 前項の通知がなかつた場合には，船主（運送人）は，特別の注意又は取扱をしなかつたことによつて生じた損害についてはその責に任じない．

第 18 条 【一部傭船】 一部傭船の場合，船主（運送人）又は船長は，約定貨物の積入の前後を問わず，他の貨物を積入れることができる．

第 19 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．

第 20 条 【水先人の使用】 水先人を使用するか否かは，本船の自由とする．

第 21 条 【揚荷不能】 船長が第11条と同一の理由により本船が到底揚地に入港し，又は揚荷をすることができないと認めたときは，船主（運送人）又は船長は，傭船者の危険と費用とにおいて附近の安全な場所に揚荷することができる．この場合，第11条に準じて傭船者にその旨を通知しなければならない．

2 前項の場合，船主（運送人）の一切の責任は，この揚荷によつて終了する．

第 22 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つて航海を中止した場合でも，船主（運送人）又は船長は，第12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の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 23 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対して請求することを妨げるものではない．

第 24 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，適正な待泊補償金の半額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．

第 25 条 【強制使用】 本船が日本国政府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署の傭船については，船主は，(運送人）傭船者の承認を得なければ，これに応ずることができない．

第 26 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．

第 27 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．

第 28 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．

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）　傭船者

仲介人

版権所有者　社団法人 日本海運集会所 © 不許複製