

麦類航海傭船契約書式改定理由書

本書式が制定されて1年しか経過していないが、将来の普及という観点から BIMCO の採択ないし推薦を優先させ、以下のとおり改定したい。本書式が実際に使用されるまでには、なお時間を要すると思われる。

BIMCO の要請及び小委員会委員の見解は次のとおり

1 . 第 30 条 (War Risks Clause)

(BIMCO の要請)

BIMCO は、湾岸戦争を契機に、それまで GENCON C/P など長年使用してきた War Clause (Voywar 1950) が今日の戦争に対応できないため、この条項を廃止し、新たに War Risks Clause (Voywar 1993) を制定した。そこで、BIMCO としては Voywar 1993 以外の旧式の戦争約款を併行的に認めることはできないので、第 30 条を Voywar 1993 に代えるよう検討してほしい。

(小委員会委員の見解)

小委員会の審議では、NIPPONGRAIN が日本向け麦用の契約書であることに鑑み、War Risks Clause については、Form C の条項を採用したが、BIMCO の要請には理由があるので、これを受け入れる。これを変えなければ BIMCO の採択ないし推薦は困難であろう。

2 . 第 34 条 (Paramount Clause)

(BIMCO のコメント)

“ ... this Charter Party Shall be completed and superseded by the signing of Bills of Lading... ” といういわゆる cesser clause (責任中断約款) によって、船主は傭船者に対する請求権、特に滞船料請求権を損なわれないか。

(小委員会委員の見解)

小委員会の審議で、傭船者が荷揚げについても責任を負うという理由で Form C の第 31 条 (Cessor Clause) “ Charterers ' liability under this Charter to cease on cargo being shipped . ” を NIPPONGRAIN に採用しなかったこと、及び Paramount Clause に Cessor Clause が残っているのに、特に審議することなく、Form C の規定をそのまま採用したことに鑑み、第 34 条冒頭の規定を “ It is also mutually agreed that all Bills of Lading issued under this Charter shall be deemed to incorporate the above Clauses as well as containing the following clause (s) ” とする。

現状では貨物の最終受取人が食糧庁となり、滞船料も食糧庁が負担するから、傭船者の責任が船積み完了と同時に終了すると規定しても、滞船料に関する限り船主が請求できなくなるという心配はないが、理論的にみて契約書の規定としては改めるべきである。

さらに、カナダ法については、現在 Water Carriage of Goods Act , 1936 が改正され、Carriage of Goods by Water Act (R.S.C.1985, c. C - 27) が適用されているので、この点も改める。

なお、以下の2点について BIMCO から変更の要請があったが、これらは改めないこととした。

1 . 第 12 条 (Cancelling Date)

(BIMCO の要請)

以下の GENCON 1994 第 9 条のように、本船の横地到着がキャンセル・デイトに間に合わないことが予め分っている場合、船主が傭船者に契約を解除するか否かを問い合わせ、キャンセル・デイトを変更する内容の規定 (b 項) を採用できないか。

(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.

(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.

Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of canceling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.

The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.

(小委員会委員の見解)

Cancelling Clause は、傭船者の力が強いから変更は無理である。この書式が使用されるためには、多少船主不利でも現条項のままやむを得ない。

2 . 第 31 条 (Strike Clause)

(BIMCO の要請)

GENCON 1994 第 16 条は、従来のストライキ・クローズの不明瞭な点を改めたものであるが、これを採用できるか否か検討願いたい。

(小委員会委員の見解)

Strike Clause については、小委員会の審議において、GENCON 1994 に倣って船主サイドに立って Form C の条項を大幅に変更すると、本書式が使用されないおそれがあるとして、GENCON 1994 の (c) 項のみを採用したことに鑑み、本条は変更しない。

以上