

集会所標準書式の一つとしての曳航契約書

— 制定趣旨並びに和文書式逐条説明 —

日本海運集会所仲裁部長

たに
谷

もと
本

ひろ
裕

のり
範

ま え が き

近年、米国のアポロ計画に基づく宇宙開発がジャーナリズムによってはやされたのと同時に、地味ではあるが海洋開発という言葉が新聞紙上にみられるに至り、アポロ計画が一段落した今日、一部には宇宙よりは海洋開発が先だとの声も聞かれる。

海洋開発のためというには大げさだが、ここ数年来浚渫船や海洋掘削装置などの曳航業務が従来からの解体船などの曳航とともに増加しつつあることは否めない。この結果として曳航契約に関する問合わせ相談の類が社団法人日本海運集会所（以下集会所という）事務局仲裁部にも寄せられるに至った。また、日本沿岸曳船海運組合から正式に曳航業者の今後の発展のために契約成立の都度契約書を作るという慣行をつくり取引の円滑化に役立てるため標準となるべき書式の作成方の要望が集会所に寄せられた。集会所としても数年来曳航業務の繁忙化傾向に対処すべく、適当な時期に曳航契約書式をまとめるべく研究中であったので、これを機に社団法人日本海運集会所書式制定委員会（委員長湯河勇氏、以下書式制定委員会という）において曳航契約書式の制定方につき審議され、昭和46年7月13日開催の書式制定委員会で制定することに決定をみた。また、制定方針として、港内タグを除くいわゆる航洋曳航行為を対象としたもので、これを外航用と内航用（沿海、平水）に分け、前者を英文とし後者を和文として二種の書式を制定することとなった。またその制定方法として書式制定委員会の下に、海運、荷主、損保、仲立の各業界から曳航業務に精通した方々をもって「曳船契約書式制定審議小委員会」（以下小委員会という）を設置し、実際的な審議はそこで行なうこととし、人選は当時の書式制定委員長長岡英三氏に一任された。この小委員会において約一カ年にわたり真摯な討議が行なわれ、昭和47年11月16日開催の書式制定委員会で一応の了承をえたが、英和両書式共、集会所のような中立機関によって標準書式として制定をみたことは曳航業務の分野では世界最初のことであろう。英文書式については外国筋の強い関心もあり、文体自体について外国弁護士にも一読を乞うなどしており、もうしばらく調整に時間を要するが、和文書式についてはその利用普及ということも重要であり、鋭意調整を急いだ結果一足先に調整を終り、この程「曳航契約書」（以下本書式という）と題し、一般の利用に供しうることとなったので、以下に紹介する次第である。

既に集会所としては、本書式については旧暦18日から21日までの4日間、東京、神戸、広島、北九州の4カ所で説明会を開催し、多大の反響があったが、何分にも本書式の利用対象からみて本書式を今後使用される向きには従来からの集会所海事関係書式に馴染みの少ない向きも多いものと思われる。そこで、以下にまず集会所における標準書式一般にわたる制定方法などにつき説明し、そ

の上で本書式の逐条説明を試みることにした。

なお、説明会を通じ関係各位から本書式の内容について不備な点などのご指摘もあったが、曳航日数の概して短い平水や沿海の曳航業務において契約書自体が作成されず、事故発生によって紛議を生ずるといふ幾多の例に接し、どうしても、関係者が契約書を作成することに馴れることも大変重要であることを痛感した。そのため制定審議の段階でこの点も考慮し、内容の検討において馴染みやすさとの妥協を余儀なくされたところもあり、より良き書式とすべく、今後の改訂に読者各位のご助言を生かしていきたいと思っている。拙稿につき種々ご批判を戴ければ幸甚である。

第1節 標準書式としての曳航約契書

標準書式とは どういふものか

集会所の重要な業務の一つに各種の海事に関する標準契約書式の制定がある。今回制定の曳航約契書は沿海、平水の曳航約契書に關し標準となるべき内容を有する書式だと自負しているが、このように標準となるべき書式を便宜上標準書式と呼ぶことにしよう。

ところで、契約は、お互い契約締結を欲する当事者が折衝を通じそれぞれの相対立する数個の意思表示が合致した結果であるとされ、普通は何れかの当事者が原案を示し(申込)相手方がこれに同意する(承諾)という方法で実現する。この申込と承諾とが合致しておれば契約は成立し、その内容は定まるわけであるから、法律によって特に書面によることが要求されてない場合、特に「契約書」といった堅苦しいものの作成は億くうでもあり、契約書を作成せず、それでいて円滑に契約が履行されている例は極めて多い。しかし、万が一契約内容について解釈に相違を生じた場合、「契約書」の有無は大変な違いを生ずるのが普通であり、契約書がないためにささいな事柄が解決できず大きな紛争へと発展し、とりかえしのつかなくなった事例は枚挙にいとまがない。

ところで、「契約書」の作成程に口では簡単なようであるが面倒でむづかしいものも少いのではなからうか。そこで、ある種の取引が反復的に数多く行なわれる業界などにあつては、契約の成立の都度一々最初から契約書を作成するよりは、その主要な内容は殆んどが類似あるいは同一である場合が普通であるので、それらの内容をうまくまとめることによって一つの契約フォームを用意することは可能である。この契約フォームの作成に当たって関係当事者の利害を良く調和させた内容とすれば実用性のより高い標準書式となるであろう。そして、このようにして標準書式が出来上ることによって、その利用は契約書作成事務を簡素化するだけでなく、単にメモ程度のものであつても「その他の条項はその標準書式による」旨をうたい実際に当事者が互いに標準書式の内容を了知しておれば、そのメモでことたつることにもなる。結局は関係商取引の円滑な進展に大きく貢献することとなる。

また、契約条項の内容が不十分であり不明確であるとか、もともと条項が入っていない事柄についての紛議が発生したような場合、標準書式の内容から、例えば曳航約契書式についてみるならば、法的に運送契約かそれとも請負か雇傭契約かの何れであるかを判断することができ解決のよりどころとなる法律を知ることができる。のみならず、その法律が取引実情の進展により内容が不適当となつているときは、標準書式はその法律を改正に導く上で大きな役割を有することとなる。

以上述べた諸々の役割を有する書式がまた標準書式であるともいえよう。

標準書式の制定方法

集会所では過去半世紀近くの間船荷証券、航海傭船(海上運送)、船舶の傭船、同運航の委託、船舶の売買、造船、修繕、救助などの各分野にわたり34の標準書式を制定或いは採択し、今回以下に紹介する和文の「曳航約契書」を35番目に、引続き36番目として近々英文による曳航約契書の制定をみるることとなっている。

ところで、集会所における標準書式の制定は書式制定委員会で行なっている。書式制定委員会は集会所における常設委員会の一つであり、集会所の会員構成にならぬ海運、造船、損保、商社、仲

立など広く海運に関係ある業界各社から取引実情に精通した方々を委員（任期2年）として構成されている。そこでは、その時機に応じ必要とする書式の制定をはじめ既存書式の改訂、廃止、外国書式の導入採択といった書式全般について審議し決定を行なっている。上述の委員の構成から明らかかなように、そこで制定される書式は関係者全体の利害をもうまく調整し公平で実用性が高いのみならず、良き慣習、慣行を育成する名実共に優れたものとなり、このような利害関係者を一堂に会して審議する方法は世界的にも例の少ない最大の特徴とされている。

具体的に、新書式制定の過程を説明すれば、年間を通じ適当な間隔をもって書式制定委員会は開催され、そこにおいて時機に応じ必要な書式の制定の是非につき委員の構成からも肯けるようにあらゆる立場から論議され決定される。

次いで具体的な審議方法も検討され、今回の曳航契約書式に例をとれば集会所の会員外の埋立関係業者にも関連があるので、利害の調整をはかりより公平妥当な書式を作るため集会所の会員構成にこだわらず曳航業務に広く関係する向きからより適任な人をもって実質的審議のための専門の委員会を設けることとしたが、他の書式においても普通この方法がとられている。専門委員会（小委員会）の委員も利害関係者を一堂に集めるだけでなく、出来る限り数の面でもバランスをとるように選任されるが、書式制定委員よりはより関係取引実情、さらには現場事情に精通した実務家をもってあてている点が、この委員会の特色の一つであろう。そこでは、取引諸慣行を十分に把握し実情にかんじた案文を作成し、最終決定を書式制定委員会にゆだねるのである。

これらの審議を促進するため、審議前の研究をはじめ、議事録の作成、資料の整理、法律事項の研究に仲裁部が当たっている。

近年、標準書式制定も海事商取引の多角的進展によりその種類も増加の一途にあり特に法律の面で種々の分野の専門的研究が必要とされるので、あわせて、それぞれの分野の学者、学識者の参加にも力を入れ、出来上ってくる書式を法的な面でも遺憾ないものとするべく努力している。

標準書式制定者 たるべき資格

新書式の説明会の席上、時々「集会所は何を根拠に標準書式の制定が認められているのか」との質問に接し、面喰らうことがある。質問者の中には標準書式はその使用が義務付けられるものと勘違いされたか、標準書式の利用を通じての業界に与える影響の大きさを知っての故か、と思うが、考えようによっては良い質問だと思う。なんとすれば、その質問の裏には標準書式の制定者たる実質的資格如何という問題も含まれているように考えられるためである。

標準書式の制定を集会所といった特定の機関にまかせる法律といったものはない。むしろ私的な契約にあっては、現代法は当事者の自由意思をできるだけ広く認め、法律はむしろ任意法規として当事者の意思の解釈と補充の作用に甘んじようとする契約自由の原則が建前となっていることからいっても、標準書式は誰が作るべきだとか作ってはいけないというものではないのである。結局、それぞれの取引実情を公平かつ正確に把握し、取引諸慣習、慣行の中からより良きものを選択するという体制があって、さらに審議の促進を助けその結果をまとめ、出来上った書式の各条項についての解釈を持ち質疑に応じうるは勿論、将来の改訂も含めその書式の維持を可能とする能力を有する機関であれば、名実共に立派な標準書式制定機関となりうるといえよう。この意味で、集会所書式制定委員会はその半世紀近い数々の実績よりいわばアフターサービスを可能とする事務局仲裁部を存置せしめ、正に標準書式制定機関たりうるに十分であるといえよう。

しかし、この資格の認定者はとりもなおさず、書式の利用者である筈である。しかし、出来上った書式が利用者にとっていくら評判が良くとも、例えば、最近の一連の海洋汚濁の防止に伴う立法や措置で分るように、社会一般に影響を与える事項については十分に配慮しなければならず法律の指導原理がすべての人に人間らしい生存を保障しようとするに移っている今日において、この意味で標準書式はその利用者がその契約の履行に関し社会的に非難されない内容であることも重要であり、こうした標準書式が制定できることも標準書式制定機関たる資格として重要となっている

といえよう。

今後、海事商取引の進展に伴い上例の如く標準書式の制定には予測し難い種々の問題をも考慮せざるをえなくなるものと思われるが、真の標準書式制定有資格者としての集会所書式制定委員会の責任は重大であるといえよう。

事務局仲裁部と標準書式 折角制定をみた新書式が利用されるためには、より広く深く取引関係者に理解されることが先決である。このためには、新書式制定の都度関係者に対し説明会を催し、解説書や利用手引書の類を作成しなければならず、これらが上述の制定審議に伴う一連の作業と共に仲裁部の重要な業務となる。

また、新書式の利用者の質疑に十分に答えること、さらに紛議が発生した場合のその該当条項の集会所としての解釈を示すことも仲裁部の業務である。

特に海事関係取引の多くは、今回の曳航契約書もその例外でないが、国際的な取引慣行に影響されるものが多く、和文書式であっても世界共通の内容に近づこうとする傾向があり、取引慣行は一国的なものより、より国際的に普遍妥当性あるものに移行するが多い。そこで、集会所ではここ10年、ポルチック海国際海運同盟との相互的密接な交流をはじめ関係外国機関とも連絡を保って、上述の傾向をふまえたより国際的な書式の制定に努力したが、こうした面における折衝は継続的かつ長期間を要するので、今後益々事務局の存在が重要となろう。

以上に述べたことは、事務局における新書式の普及と維持に関する重要な業務についてであるが、読者各位においてはこれらを参考としてお考え戴き本書式の今後の利用普及のためその外にも必要なことがあれば遠慮なくご指摘戴くことを願って止まない。

第2節 曳航契約書逐条説明

— 審議経過 —

逐条説明に先立ち、審議経過につき簡単に説明する。

曳船契約書式制定審議小委員会の委員には海運、荷主、損保、仲立の各業界から次の9氏が選任され、小委員長には中川次郎氏が互選された。

上野 晃氏 (日本沿岸曳船海運組合)	大野 寿保氏 (都栄海運)
梶山 正氏 (東京海上火災保険)	佐藤 泰氏 (日本海洋掘削)
函師 英人氏 (日本海事興業)	種子島光彦氏 (深田サルベージ)
中川 次郎氏 (東京海事)	藤本 博氏 (日商岩井)
丸本 俊治氏 (五洋建設)	

また、オブザーバーとして「曳船契約法論」をまとめられた青山学院大学法学部教授原茂太一氏が出席され、種々貴重な助言を戴くとともに、案文、議事録、資料作成などには主として仲裁部より谷本裕範 (仲裁部長)、松元俊夫 (同部長補佐)、江成公夫 (同部員) の三名が当った。

本小委員会は昭和46年9月14日に第1回会合をもち、審議の進め方として何分にも曳航契約自体が未だに特殊な分野であり参考とすべき資料に乏しいところから、世界的に活動しているオランダの曳航兼救助業者シュミット社の Standard Form of Towage Contract (lump sum basis) をたたき台とし、曳船による被曳航物の運送を主眼とした運送契約書に準じた書式を作成することとし、内外航共通条項もあるので、まず外航用としての英文書式案を作成し、次いで和文書式案を作成することとした。

結局、全審議を通じ参考とした書式のうち主なものを列記すると、英文のものでは、

Smit's Standard Form of Towage Contract (lump sum basis)

L. Smit & Co's European Form (Codes: 6th Edition A.B.C.-Boe Code)

S. Monseu Company Inc.'s Towage Charter

東京海事株式会社 Towage Charter

深田サルベージ株式会社英文フォーム

など、また和文のものでは、

曳航作業引受要領（日本沿岸曳船海運組合）

深田サルベージ株式会社曳航契約書

津畑産業株式会社曳航契約書

株式会社共同組曳航契約書

などがある。

上記の審議方針に基づきまず英文書式案の作成を先に行ない、次いで和文書式案を作成したが、体裁については既存の集会所諸書式を参考とし英文は1頁に、和文は表面にそれぞれ記載欄をまとめ、昭和47年10月16日開催の第16回小委員会において小委員会における審議を終了し、昭和47年11月16日開催の書式制定委員会で承認をえた。

——「曳航契約書」の条項説明——

§ 名 称 曳航契約書

業界一般に沿岸曳航の場合「曳航契約」という語を、船舶出入港や操船補助の場合「曳船契約」という語を使用しているため、本書式が内航における曳航行為に関する契約に使用されるものであるため上記のように呼称した。

§ 前 文

(以下荷主
という)

(以下船主
という)

との間において、下記欄内記載事項および裏面の条項に基づき、曳航契約(以下本契
約という)を締結する。

契約の当事者名を記入し、当事者間において表面の欄内記載事項と裏面の第1条ないし第18条の規定に基づき曳航契約を締結することをうたう。「荷主」とは被曳航物の曳航依頼者であり、「船主」とは曳航業者であるが、本書式が業界に馴染まれるよう業界一般の記入順により荷主、船主の順にした。

§ 欄内記載事項

① 曳 船	船 名	総トン数	トン
		馬 力	馬力

契約履行のために使用する曳船を特定し、その船名、総トン数、表示馬力を記載する。本欄記載事項は曳船の同一性を確認する意味合いのものと解される。曳船が2隻以上となる場合、全船について記載する。

② 被 曳 航 物	
-----------	--

被曳航物は、浚渫船、海洋掘削装置、解体船など多種多様にわたり記載事項を一率に決めえないが、名称、総トン数、排水量、長さ、幅、深さ、吃水などは本欄に可能な限り記載すべきであろう。

③ 曳 出 地	
---------	--

④ 目 的 地	
---------	--

本書式は内航用であり、内航における曳航契約の実例をみると契約締結時において大抵曳出地、目的地共に特定できているので、いずれも〇〇港〇〇埠頭と特定された内容を記載する。

なお、曳出地および目的地たりうる要件については第4条参照。

⑤ 曳航料	
-------	--

曳航料の決め方には、包括料金制 (lump sum basis) と曳航行為に従事した時間によって決める時間料金制 (daily rate basis) の二つが一般的であるが、普通、前者は航洋曳船に、後者は船舶出入港や狭水道の操船補助の曳船の契約の場合に用いられているので、本書式が沿岸並びに平水のいわゆる曳航を対象としているので包括料金制をとった (第5条参照) ので、本契約による曳航行為に関し定まった曳航料を金〇〇万円也といったように記載する。なお曳航料は被曳航物の価値よりはむしろ曳航実費を基礎に決められるようである。

⑥ 曳航料支払場所、方法	次のとおり 第1回 本契約締結の時 第2回 曳出地発航の時 第3回 目的地到着の時	において現金払とする。
--------------	--	-------------

曳航料支払場所を明記し、その支払方法として現金払 (小切手も可) を原則とし、3回分割払とした各回の金額を記載する。金額で記載する場合もあれば、例えば曳航料の30、30、40各%と記載される場合もあろう。実際には2回払い、中には目的地到着後といった支払方法がみられるが、一般の海上運送契約において運賃前払が慣行として特約されている実情からもより危険と困難を伴い勝ちな曳船による運送契約である点を考慮し3回払を原則とした。何れにせよ当事者間で自由に定めうる事項である。

⑦ 曳航開始予定日	年 月 日
-----------	-------

曳航行為を遅くともいつまでに開始すべきかの予定された日を記載する。集会所の運送契約関係各書式にみられるように「積地回船日」と本船が船積準備の整頓を終えない場合備船者に本契約の無償解除を認める「解約期日」の二つによってより明確に規定されるところであるが、曳航契約一般において上記の解約期日に相当する規定はなく斯様な規定となった。

荷主はこの予定日までに被曳航物の曳航準備を整えておかねばならず (第2条参照)、船主はこの予定日までに曳船を曳出地に到着させるは勿論 (第1条1項参照)、曳航準備を整えその旨を荷主に通知すべきである (第1条2項、第7条1項ただし書参照)。

⑧ 滞船料	1日につき 円也。1日未満は按分。
-------	-------------------

荷主の責に帰すべき事由により、曳航の開始または被曳航物の引渡が遅れた場合、荷主が船主に支払う滞船料額 (第7条参照) —— 1日当り —— を記載する。1日とは曳船船長が曳航準備完了通知を発した時点 (第1条2項参照) または同じく被曳航物引渡通知を発した時点 (第6条2項参照) を起算時とした連続24時間と解している。なお、1日未満は按分である。

また、第11条の補償についても本欄記入の滞船料が支払われる。

⑨ 目的地到着予定通知	通知時期 宛先
-------------	------------

一般に、経験豊かな曳船船長は曳船列の曳出地発航後は殆んど毎日その動静につき荷主側に通知しているようであり、今後共に望ましい慣行であるが、契約をより円滑に履行するため少なくとも目的地到着予定通知を義務付け (第6条1項参照)、その通知の時期、同宛先をここに明記することとした。

§ 特約条項記入欄

欄内記載事項の最後に「特約条項」と題し6行分の空欄を設けた。以上に説明した①～⑨で記載しきれない事項も含め、裏面条項の内容の変更、追加事項は勿論、いわゆる特約の記載欄であるが、本欄では十分に記載できず別紙による場合は、その別紙と本契約書が一体をなす旨を本欄に記載しておくことが望ましい。

§ 末 文

本契約を証するため本書2通を作成し、各自記名調印の上、互に1通を保有する。

年 月 日 において

荷 主

船 主

本契約を証するため本契約書面を2通作成し、両当事者それぞれ記名調印の上1通ずつを保有する旨を明記している。記入箇所としては本契約書の作成年月日とその作成場所があり、当事者記名調印欄は前文にならない「荷主」、「船主」の順にした。

§ 逐条説明

第1条【曳船の曳航準備、曳航準備完了通知】船主は、本契約の履行に必要な曳索その他の曳航装置を備え、曳航開始予定日までに曳船を曳出地に到着させなければならない。

2. 曳船船長は、曳出地において曳船の曳航準備が整ったとき、荷主に対してその旨を通知しなければならない。

船主の曳船に関する曳航準備義務と曳航準備完了通知義務について規定している。

船主は曳船を曳航開始予定日までに、曳出地に到着させるは勿論第7条の滞船料の発生時点との関連より曳船の曳航準備を整えておかねばならない。

曳船の曳航準備が整うとは曳索その他必要とする曳航装置を含み、いわゆる堪航能力を備えることをいう。

通知は必ずしも書面によるを要しない。

第2条【被曳航物の曳航準備】荷主は、被曳航物に台索および航海灯を備え、曳航開始予定日までに被曳航物を曳航に適する状態に置かなければならない。

荷主の被曳航物に関する曳航準備義務につき規定している。

荷主は曳航開始予定日までに被曳航物に台索および航海灯を備え、被曳航物自体も曳航に適するよう必要な措置を講じておかねばならない。

なお、本条の曳航準備には含まれないが、出航の際の被曳航物の揚錨は一般に荷主が行なうこととされている。

第3条【連結および切離し】曳船と被曳航物との連結および切離しは、曳船船長が行なう。

曳船と被曳航物との連結および切離しは、最も重要な作業の一つであり、且つ高度の技術を要するので、曳船船長が行なう旨を規定している。

特約がない限りこの連結および切離しに要する費用は船主負担であり、船主が責を負うこととなる。

第4条【曳出地および目的地】曳出地および目的地は、潮汐の干満を問わず、曳船および被曳航物が常に安全に浮揚しうる場所でなければならない。

表面記載欄③④に特定されている曳出地および目的地は何れも曳船 および被曳航物が曳船列として常時安全に浮揚しうる場所でなければならない旨を規定している。

第5条【曳航料の取得】船主は、被曳航物が滅失した場合でも曳航料のうち既に支払期日が到来したものを取得する権利を有する。

2. 船主は、曳航を完了したとき、被曳航物が損傷を被つた場合でも曳航料全額を取得する権利を有する。

曳航料は原則としては不成功無報酬 (no cure no pay) が建前であるとみられるが、今後曳航契約が運送契約的な形で発展することをも考慮した場合、不成功無報酬の原則をつらぬくことは曳航業者に酷に過ぎる。といて、多くの航海備船契約にみられるところのむしろわが国では一般化しているとみてよい運賃前払や、本船積荷の滅失如何を問わず積切り時全額運賃取得の特約を導入することは、逆に実際の曳航契約条項と遊離し過ぎることとなる。結局上述の諸点を考慮し、現実性あるものとして審議を重ねて結論に達したのが本条である。

第1項では表面記載欄⑥にある曳航料の各分割払分のうち被曳航物が滅失してもその滅失の時点において支払期日到来の分割払分については、船主は取得できる旨を特約している。曳船が滅失した場合も同様であろう。

第2項では、船主が曳航行為を完了してしまえば、被曳航物に損傷が生じていても、船主は曳航料の全額を取得できる旨を特約している。

なお被曳航物の滅失、損傷、延着について船主が損害賠償の責に任ずるか否かは第15条の規定により決定され、曳航料取得如何とは別個の問題となる。

第6条【目的地到着予定通知、被曳航物引渡通知】曳船船長は、欄内記載のとおり目的地到着予定通知を行なう。

2. 曳船船長は、目的地において被曳航物引渡準備が整つたとき、荷主に対してその旨を通知しなければならない。

第1項は目的地到着予定通知を曳船船長に義務付ける旨の規定であり、詳細は表面記載欄⑨による。

第2項で曳船船長は曳船列が目的地に到着し被曳航物の引渡準備を整え次第荷主に対してその旨の通知をなすことを義務付けた。通知の方法は書面によるを要しない。

第7条【滞船料】第1条第2項の通知が発せられた時から12時間を経過しても、荷主の責に帰すべき事由により被曳航物の曳航準備が整わないとき、荷主は、船主に対して曳出地発航の時までの時間につき欄内記載の滞船料を支払わなければならない。ただし、曳航開始予定日前の時間については、滞船料を生じない。

2. 前条第2項の通知が発せられた時から12時間を経過しても荷主が被曳航物を受取らないとき、荷主は、船主に対して受取までの時間につき欄内記載の滞船料を支払わなければならない。

荷主の責に帰すべき事由によって曳出地における曳航の開始が遅れた場合と荷主が目的地において被曳航物の受取を遅れさせた場合、船主に対し荷主が支払うべき金員について規定する。

滞船料の発生時点については、曳出地においては曳船船長より曳航準備完了通知がなされ(第1条2項) た時より12時間を経過した時が表面記載欄⑦の曳航開始予定日後に当る場合であり、目的地においては曳船船長より被曳航物引渡通知がなされ(第6条2項) た時より12時間を経過した時である。

滞船料が支払われる時間とは、曳出地では曳航準備完了通知がなされた時から曳船列の曳出地発航時までの時間であり、目的地では被曳航物引渡通知がなされた時から荷主の被曳航物受取の時点までの時間であり、受取の時点とは少なくとも曳船と被曳航物が切離され曳船からの支配をとかれ

ておらねばならないが、詳細は実務慣行により決せられるであろう。

ところで、ここにいう滞船料はその法的性格において損害賠償的なものとみており、この「滞船料」という語は海運界において航海傭船契約などで馴染みがあるために本書式において使用したものであり、碇泊期間を前提とする滞船料と同一ではない。

第8条【上乗人】曳船船長が被曳航物に上乗人を配乗することを要求したとき、荷主は、自己の費用と責任で上乗人を乗務させなければならない。

安全に曳航を行なうため必要に応じて被曳航物に上乗人を配乗することを曳船船長は荷主に要求できる。但し上乗人に関する費用と責任は荷主負担である旨を規定している。

なお、上乗人は航行に関しては曳船船長の指揮下にあると解している。

第9条【保険契約の締結】船主は曳船について、荷主は被曳航物について、それぞれ自己の費用で曳出地発航前に保険契約を締結しなければならない。

内航曳航業者の中には曳船についての船舶保険をかけていない向きも多く、関係荷主においても曳航行為の距離、必要日数が短いことなどから回航保険契約の締結が可能であっても、ついわずらわしく、また費用節減といったことから保険を付けず事故が発生して後悔する事例がよくある。そこで本書式制定がその目的の一つに曳航業務における近代化を挙げていることに鑑み、保険契約の締結を船主、荷主にサジェストするいわば教育的見地より生まれたのが本条項である。この本条項創設の趣旨からは本条を条項として扱うこと自体問題であることは本書式制定委員においても承知の上である。したがって、万が一被曳航物が破損し荷主が付保していなかった場合でも、本条を楯に船主は免責を主張できるものではなく、第15条が適用されることとなる。

第10条【費用負担】曳船に関する費用は船主が負担し、被曳航物に関する費用は荷主が負担する。

費用負担関係に関する原則規定であり、曳船に関するものは船主が、被曳航物に関するものは荷主がそれぞれ負担する旨を規定している。

なお、上乗人の費用（第8条）、回航保険契約の保険料（第9条）とそのためサーベヤーの費用はその目的が被曳航物についてであるから荷主が負担すべきこととなる。

第11条【補償】曳船船長が、被曳航物を目的地まで曳航するために被曳航物に修理、改造を行なうかもしくは装備を施す必要があると認めため、または荷主の責に帰すべき事由により、いずれかの港に入港したとき、荷主は、そのために費した時間につき欄内記載の滞船料を船主に対して支払わなければならない。

曳航中に曳船船長が被曳航物を目的地まで曳航する必要上から被曳航物に修理または改造を行なったとき、または装備を施す必要があるとか、その他荷主の責に帰すべき事由によってどこかの港に入港したとき、荷主はそのために費した時間に対して欄内⑨記載の滞船料を船主に支払わねばならない旨を規定している。かかる場合、航海の遅れは必至であり船主が不測の損害を被ることがあるので、損害の発生立証なくして補償を受けうる内容とした。

第12条【離路】曳船は、人命、財産もしくは船舶の救助、燃料の補給その他正当な目的のため途中港に寄港または離路することができる。

曳船船長は、曳船列をして所定の航路を迅速に航海させなければならないが、航海の途中已むなく航路を変更しなければならない事態が生じることがあるので、正当な事由のある場合には離路を認める旨を規定している。内容的には運送契約一般にみられる離路約款と同一であるが、曳船が曳船列のまま救助に当ることは勿論、離路すること自体、曳航行為の危険性からは、離路そのものが正当な事由による場合でも運送契約のそれと同列に考えることは無理であろう。回航保険契約の面からは保険会社に事前通知を要する外、曳船の一方的離路は無効とされる場合もあるとのことで

あるので注意を要する。

第13条【救助】被曳航物が曳船から離れ、曳船がこれを救助したときでも、通常の曳航作業の程度を超える救助作業がなされた場合を除き、船主は、救助料を請求することができない。

曳航中に曳索の切断その他の事由により被曳航物が曳船から離れることがあるが、船主は船長以下乗組員が相当の注意をもって曳航を行っていたからといって被曳航物を放置してもよいというものではなく、可能な限り被曳航物の安全性を確保するよう努めなければならない。そしてそのためになされる作業が救助作業とも解しうるので、このような場合に船主が常に救助料を請求することができることとしては著しく公平を欠くところから、通常の曳航作業の程度を超える救助作業を行なった場合を除き、船主は救助料を請求することができない旨を規定している。救助作業が通常の曳航作業の程度を超えるか否かについてはケース・バイ・ケースで決めなければならない。

第14条【留置権】船主は、曳航料、滞船料その他荷主が船主に支払うべき一切の金額の支払を担保するため被曳航物およびその搭載貨物を留置し、かつ、その支払を受けるためこれを競売することができる。

船主の留置権と競売権に関し規定している。本契約の法的性格を運送契約に準じたものと解し船所有者の留置権（商法753条第2項）はもとより同運送品の競売権（商法757条第1項）の規定および当所の運送契約書の規定にならざる内容とした。

第15条【船主の義務と免責】船主は、曳出地発航の当時曳船を航海に堪える状態におくため相当の注意を尽さなければならない。

2. 船主は、相当の注意をもって曳航を行なわなければならない。
3. 前項の規定にかかわらず、船主は、つぎの事由から生じる被曳航物またはその搭載貨物の滅失、損傷もしくは延着について責を負わない。天災。戦争。戦争状態。公敵行為。行政権による抑留もしくは強制または裁判上の差押。暴動または内乱。火災。海上その他の可航水域の危険または事故。原因の如何を問わず、部分的または全体的ストライキ、ロックアウトまたは作業の停止もしくは妨害。海上における人命または財産の救助または救助の企図。曳船船体、機関もしくは装備の隠れた欠陥。航行または曳船の取扱に関する船長、海員もしくは船主の使用人の軽過失。

第1項は、船主が発航の当時曳船を航海に堪える状態におくため相当の注意を尽すべき旨を規定している。航海に堪える状態とは、海上における通常の危険に堪えて安全に航海を行ないうるようにし、船員を乗組ませ糞装し、必需品を補給し、曳航装置を備えて曳船を曳航に適する状態におく（第1条1項）ことをいう。

第2項は、船主は曳航を相当の注意をもって行なわなければならない旨を規定している。

船主が第1項、第2項の相当の注意を怠ったため被曳航物に損害が生じたならば賠償の責に任じなければならない。相当の注意とは、当該職業または地位にある者として普通要求される程度の注意をいう。

第3項は、船主免責を規定する。被曳航物またはその搭載貨物の滅失、損傷もしくは延着が、本項記載の事由による場合、船主は責を免れる。

本条の内容は実際に使用された個々の契約書の内容を比較検討の上まとめたものであり、その骨子は多分に国際海上物品運送法第3、4、5各条によったものとなったが、文言においてわかりやすくするため若干の矛盾も承知の上変更を試みてある。矛盾とされる点は、末尾の「船長、海員もしくは船主の使用人の軽過失」を免責とし、結果的に悪意若しくは重大な過失を有責とする下りであり、商法海商編第739条によっている。大体内航運送には商法海商編の規定が適用されるのをあえて斯る内容の規定としたのは、商法が時代的に遅れをとり実務界で問題視されていることと、集会所制定の和文運送契約書式においても類似の内容となっていることなどによる。

なお、船主の責任に関連して曳船列が漁網を切断するなどの契約当事者外、いわゆる第三者に損害を与えた場合の責任如何が問題とされる。本書式は当然のことながら船主と荷主の間の契約関係を律するものであるから、このような第三者への加害行為責任について規定する必要はないので規定していない。このような第三者への加害行為の責任が船主にあるか荷主にあるかについては、曳航契約が法的に如何なる契約と解すべきかによって異なり、本書式は運送契約的なものとしているので、曳航中の被曳航物によって第三者に損害を与えたとしても、その責任は被曳航物の保管者たる船主に全面的にかかってくるものと解せられる。参考までに、請負とみれば船主、荷主それぞれの過失が個別的に評価される問題となるであろうし、操船曳船の如き荷主が曳船を雇傭する雇傭契約とみれば、責任は荷主にかかってくると解されるであろう。

第16条【代船】船主は、代船により本契約を履行することができる。ただし、船主は、予め代船の主要目および位置について荷主に通知し、その承諾を得なければならない。

約定の曳航をなすのは表面記載欄①に記入された曳船であるが、船主が不測の事情その他によりその曳船を当てることのできない場合には代船により本契約を履行することができる旨を規定している。但し、代船を用いるには、予め代船の主要目および位置について荷主に通知し、その承諾を得ることが条件となる。

第17条【契約違反】本契約に違反したものは、相手方がこれによつて被つた損害を賠償しなければならない。

船主でも荷主でも本契約に違反して相手方に損害を被らせたときは、賠償の責に任じなければならないという一般的な規定である。

一例を挙げれば曳船が曳航開始予定日を経過してもなお到着せず、ために荷主が被曳航物の目的地到着が大幅に遅れるなどして損害を被つたような場合、本条によることとなろう。

それにしても、本書式において解約条項を置いていないため、上例の場合で曳船が荷主がいくら催促してもなかなか曳出地にこない場合とか、逆に曳船は約定通り曳出地に到着したが被曳航物の曳航準備がいくら待ってもなかなか出来ない場合でも、損害の賠償のみ請求できて本契約は解除できないのであろうか。否、かかる履行遅滞に関しては、法律により相当の期間を定めて履行を催告し相手方がなおその期間内に履行しないときにはじめて解除権を生ずるといえようし、履行遅滞による損害賠償の請求を妨げるものではない。現状では曳航契約は不測の事態が発生しても出来るだけ当事者間でなんとか努力して履行する方向にもっていく方が、特殊な分野だけに契約を解除しても当事者お互いがますます代替的な措置も見出せず困難に直面する場合の多いことを考慮し、あえて解約に関する規定を置かなかつたわけである。

第18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、社団法人日本海運
2字抹消 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。

本契約に関して当事者間に争いを生じ、話し合いによつても解決できない場合には、集会所の仲裁に付託する旨の合意を意味する約款である。集会所はわが国唯一の海事仲裁機関として内外に認められ、その判断は判例に準じて取扱われる程である。集会所では仲裁担当事務局として仲裁部を置き何時でも仲裁前の種々の相談にも応じているので活用されると便利である。実際の仲裁は東京または神戸で行なうよう体制が完備しているので、本書式を用いて契約を締結する場合東京か神戸の何れかを仲裁地として選択しておく（カッコ内の何れかを抹消し、左側に当事者双方が捺印する）ことが望ましい。万が一これを放置すれば海事仲裁規則により東京が仲裁地となる可能性が強い。

仲裁は裁判に代る制度であり、仲裁人のなした仲裁判断は確定判決と同一の効力を付与され（民事訴訟法第 800 条）ている。当事者の一方からの依頼があれば本約款があれば受理されるが、案件につき豊富な経験を有するは勿論、両当事者に利害関係のない奇数名の仲裁人が集会所海事仲裁委員会において仲裁委員名簿中から（適任者ない場合は広く業界から）選任され、その選任された仲裁人が中立の立場において仲裁を進めることとなる。そして仲裁人は各当事者本人、担当者その他参考人から直接事実関係を聴取し、証拠書類なども総合検討の上法律に拘束されることなく実情に則した最も公平な解決策を導き出すことに専念する。また仲裁手続全般が円滑に進められ、また仲裁人が直面する法律問題をはじめ手続上の諸問題一切については 仲裁部より各案件につき若干名が仲裁人の事務局として且つ仲裁運営管理の立場より参加するので審理が非常に促進される。また普通仲裁には弁護士をたてる必要はないようであり、必要なことは当事者も紛議の解明のため積極的に協力するという姿勢であろう。なお、仲裁は裁判に比し時間と費用の点で一段と経済的といいえよう。