

「曳航契約書」改定趣旨書

社団法人 日本海運集会所
書式制定委員会
曳航契約書式改定審議小委員会

I 改定の経緯

- 1 1980年代に日本をはじめ世界の経済が拡大するとともに、曳航業務の主体も大型備蓄バージの曳航や港湾建設のための大型ケーソンの曳航、作業船の曳航、油田探索と油田開発のための石油探索装置や石油掘削装置その関連機材の曳航といったものが主体となっていった。

このように被曳航物が大型のもの、高価値のものとなっていくにつれ、曳航中の事故は必然的に大きな損害をもたらすこととなった。港湾施設管理者や漁業関係者といった第三者に与えた損害からの賠償責任も巨大化した。この現象を踏まえ、80年前後から主要曳航業者の曳航契約書は次々と改定された。

- 2 日本海運集会所書式制定委員会制定の和文「曳航契約書」及び英文曳航契約書「TOWAGE CONTRACT (コード・ネームNIPPONTOW)」の両書式もそのような時代の流れを先取りするように、80年12月に改定された。そこでの改定作業で一番大きく論議されたのは、被曳航物が第三者に与えた損害は、その原因が曳船側の過失にあっても、その過失が曳航契約書上の曳船の免責条項に該当する事由によるときは、荷主は船主の賠償額を補償すべしというものであった。この改定で「曳航契約書」及び「NIPPONTOW」は、時代の先端をいく曳航契約書として内外から高い評価を得た。
- 3 85年9月、BIMCO (Baltic and International Council : ボルチック・国際海運協議会) 及びISU (International Salvage Union : 国際救助者連盟)、ETA (European Tugowners Association) の3機関が協力してまったく新しい曳航契約書(コード・ネームTOWCON)を制定した。

TOWCON書式は、「曳航契約書」[NIPPONTOW]よりもさらに明確に、曳船の損害、被曳航物の損害また第三者の損害に対しての各当事者の賠償責任を保険でカバーするという体系を打ち出した。これによってそれまで曳航の指揮権が誰にあったかなどによって、「運送契約型」「請負契約型」「雇用契約型」といった曳航の実態を分類の上、損害に対する責任関係を決定するというような煩わしさがなくなり、いずれの契約形態であってもこの契約書が利用できるという利点をもった。

またTOWCONがヨーロッパの曳航業界、世界のサルベージ業界そしてBIMCOによって制定されたこともあって、ヨーロッパからやがて世界的に普及するようになった。日本においても外航曳航契約にはTOWCONが使用される例が圧倒的に多くなってきた。

- 4 今回の改定作業は、そのような時代の趨勢に合わせ、曳船側、被曳航側の両者の賠償責任関係をTOWCONを参考にしながら、見直しを行うことで、93年9月9日に開催された平成4・5年度第3回書式制定委員会で改定が決議されたものである。この決議に基づき、94年4月6日曳航契約に通曉されている以下の方々をもって第1回曳航契約書式改定審議小委員会(以下「改定委員会」)が招集された。

改定委員会には、本契約書の制定時及び前回改定時にアドバイザーとしてご出席をお願いした、青山学院大学法学部教授原茂太一先生に引き続き今回の改定審議にもご出席いただき、種々のアドバイス及びご意見をいただいた。

改定作業にあたっては、被曳航側である荷主も積極的に参加し、利害を超越した真摯な検討がなされた。しかし、他の海運事業者に比し、経営規模の小さい業者が多いという日本の曳航業界の体質を配慮

する必要からある程度の妥協が計られた面もある。

曳航契約書式改定審議小委員会名簿 (◎印議長、役職は委嘱時)

【船主】

- ◎ 吉田照雄 日本サルヴェージ (株) 社長
- 中村信郎 深田サルベージ建設 (株) 営業本部サルベージ・曳航部長
(代) 小柳 豊 サルベージ・曳航部課長代理
- 中沼 実 寄神建設 (株) 営業部次長
(代) 能美正幸 営業部課長代理
- 森 智昭 興洋マリン (株) 社長
- 河村勝雄 (株) 丸辰商会社長

【荷主】

- 金尾一斉 三菱重工業 (株) 資材部長
(代) 峰村一信 資材部運輸課長
- 長田重信 石川島播磨重工業 (株) 資材総括部海外調達部国際輸送グループ部長代理
- 古澤道雄 東洋建設 (株) 土木本部機械部長
(代) 神野信行 土木本部機械部機械課長
- 本間紀世 五洋建設 (株) 土木本部機械部長
(代) 所 栄二 土木本部機械部課長

【損保】

- 原田一宏 東京海上火災保険 (株) 海損部長
(代) 井口俊明 海損部船舶統括グループ専門次長
- 飯塚明光 三井海上火災保険 (株) 海損部長
(代) 岸 洋司 海損部副部長
- 小林友次 日本船主責任相互保険組合理事損害調査一部長
(代) 塚田三男 損害調査一部長代理

【マリンサーベイヤー】

- 中川靖之 (社) 日本海事検定協会検査第一部長
(代) 永田克明 検査第一部長

【アドバイザー】

- 原茂太一 青山学院大学法学部教授

【事務局】

谷本裕範 (常務理事)、荒川太郎 (書式仲裁部専任部長)、田代健二 (書式仲裁部員)

改定委員会は都合22回の会合を開いて審議を重ね、95年6月8日に改定最終案を作成した。同改定案は、95年7月25日開催の書式制定委員会に上程され、承認された。

以下改定審議の内容を交え、改定箇所を紹介する。

II 改定方針

- 1 定期的改定委員会の開催に先立ち、各委員より改定意見を寄せてもらい、これを基に審議を進めることとした。

2 現在の曳航事業は、被曳航物を直接曳航する場合（ウエット）と、台船に積載して曳航する場合（ドライ）とがあり、ウエットとドライでは契約形態が異なっている。本「曳航契約書」は、前者を考えて制定されている。後者の契約には BIMCOが作成したHEAVYCONがある。需要が多ければ後者型の曳航契約書も制定する必要があるとした。

この件については、「曳航契約書」の改定案を終了したところで、ドライ用曳航契約書を制定するかどうかが諮られた。改定委員会は、ドライの需要は増えてはいるが、本契約書の改定審議が予定より長引いたこともあり、ドライ用の曳航契約書の制定は同じ改定委員会で引き続き実施することは、困難として見送られた。

なお、ドライ用曳航契約については、改定された「曳航契約書」でも荷主所有バージに貨物を搭載した場合などでは対応が可能であり、特別な取決めについては特約欄をもって対処してもらうこととした。

3 高額な賠償責任に対して保険及びP & I 保険でカバーできるように、保険関係委員並びにP & I 保険の委員に曳航に対する保険の充実を検討願うこととした。

4 改定意見において一番論議が多くまた問題とされたのは、損害が発生した際に各当事者が負うべき責任を、第三者の賠償責任を含め、曳船又は被曳航物の過失の有無で決定するのがよいのか、それともTOWCONのように、曳船又は被曳航物のいずれが損害を負ったか又は損害を与えたかで割り切ることによりよいのか、というところにあった。そこでこの論議の多かった責任関係の規定から審議を進めた。

Ⅲ 全体的構成の改定

A 4判サイズは現行のとおり。表面記載欄は記入欄を広げるため枠を大きくした。裏面条項は規定が増えたことにより活字が小さくなったが、見出しを独立させて参照を容易にした。

Ⅳ 表面記載欄の改定 (★印新設欄、●印大幅な改定欄、▲部分改定欄)

1 欄「曳船」

旧

① 曳 船	船 名	総トン数	トン
		馬 力	馬力

新

① 曳 船	船名	総トン数	
		馬 力	

従来どおり。

● 2 欄「被曳航物」

旧

② 被 曳 航 物	
-----------	--

新

② 被 曳 航 物	搭載貨物	喫水		搭載貨物	喫水		(以下「被曳航物」という)

2隻曳きの場合を考慮した。また被曳航物の「喫水」及び「搭載貨物」を記入できるようにした。「喫水」がわかることによって曳出地、目的地及び途中港の水深と、被曳航物の喫水との関係で生じる種々の問題を事前に解決することができる。被曳航物に搭載貨物があれば本欄で記入。搭載貨物も含め「被曳航物」と呼称し、旧書式で「被曳航物又はその搭載貨物」とあった箇所を「被曳航物」で整理した。

● 3欄「曳出地」及び4欄「目的地」：

旧

③ 曳出地	
④ 目的地	

新

③	曳出地	
	受取場所 (17条) 責任の開始	岸壁・港内・錨地・港沖合・その他； (いずれかをマルで囲む、「その他」は具体的に記入) 上記の場所において曳索の連結作業が開始された時
④	目的地	
	引渡場所 (17条) 責任の終了	岸壁・港内・錨地・港沖合・その他； (いずれかをマルで囲む、「その他」は具体的に記入) 上記の場所において曳索が切り離された時

曳出地(目的地)の記入とともに、被曳航物の受取場所(引渡場所)を具体的に指定できるようにした。また17条1項との関連で船主の責任の開始(終了)を被曳航物の受取場所(引渡場所)での曳索の連結作業の開始(切離し)であることを本欄で明確にした。

▲ 5欄「曳航料」

旧

⑤ 曳航料		
⑥ 曳航料支払場所、方法	次のとおり	において現金払とする。
	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

新

⑤ 曳航料(5条)	総額		内各被曳航物の曳航料内訳(5条)	
	支払方法	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	名称	金額
	支払場所			

旧5欄と旧6欄を合体。曳航料の総額と、要すれば各被曳航物別の曳航料も記入できるようにした。(5条参照)

▲ 6 欄「曳航開始」

旧

⑦ 曳航開始予定日	年	月	日
-----------	---	---	---

新

⑥ 曳航開始 (1条)	予定日		
	通知先	TEL	FAX
		TEL	FAX
		TEL	FAX
TEL		FAX	

現行書式の「曳航開始予定日」に加えて、裏面1条2項の通知先を本欄で明記できるようにした。通知先の電話番号、ファックス番号の記入欄も設けた。通知先が複数となることが多いので、通知先欄を多く設けた。(9欄も同じ)

7 欄「滞船料」

旧

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

新

⑦ 滞船料(7条)	1日につき	円(1日未満は按分)
-----------	-------	------------

従来どおり。

★ 8 欄「解除料」(新設)

⑧ 解除料(8条)	
-----------	--

新設された解除規定(8条)に合わせて新設された欄。

▲ 9 欄「目的地到着予定通知」

旧

⑨ 目的地到着予定通知	通知時期
	宛先

新

⑨ 目的地到着 予定通知 (6条)	通知時期		
	通知先	TEL	FAX
		TEL	FAX
		TEL	FAX
TEL		FAX	

裏面6条に対応した欄である。「宛先」を「通知先」とし、実務での慣行に合わせ、通知先が複数の場合にも対応できるようにし、通知先の電話番号、ファックス番号も記入できるようにした。

★10欄「仲裁地」(新設)

⑩ 仲裁地(23条) | 東京都・神戸市 (いずれかをマルで囲む。指示のないときは東京都を仲裁地とする。)

「東京」又は「神戸」のいずれを仲裁地とするかをこの欄で合意する。

●結文

旧

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、互いに1通を保有する。

年 月 日 において

荷 主

船 主

新

本契約を証するため本書 通を作成し、各自記名調印の上、 がこれを保有する。
年 月 日 において

荷 主

船主

実務では契約書を1通作成し、その写しをいずれかが保有する形態を採っているもので、これに合わせ、通数は当事者の合意に任せた。これにより、契約書は当事者が「互いに1通を保有する」とあったが、保有者についても合意によるものとし、空白とした。

V 裏面条項

今回の改定審議で新設又は改定された規定の主なものは次のとおりである。

- ① 新設：8条 [解除]、18条 [荷主の義務と責任]、19条 [自己の損害と責任]、22条 [損害の通知]
- ② 新設項：5条3項 [複数曳きでの一部滅失に対する曳航料の支払]
- ③ 全面的な改定：9条 [上乗人]、11条 [費用負担]、旧15条 [船主の義務と責任]

以下各条の改定箇所、改定に至る審議状況及び改定趣旨を記す。(枠囲みの上段が旧規定、下段が新规定)

第1条【曳船の曳航準備、曳航準備完了通知】

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は、荷主に対してその旨を通知しなければならない。

第1条 [曳船の曳航準備、曳航準備完了通知]

1 船主は、曳船に曳索その他曳航に必要な装置を備え、6欄記載の曳航開始予定日に曳航を開始できるように、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は、荷主に対してその旨を通知しなければならない。

★主な改定箇所

- ① 「本契約の履行に必要な曳索その他の曳航装置を備え、」を2条との対応から「曳船に曳索その他曳航に必要な装置を備え、」とした。
- ② 「6欄記載の」を加えて表面記載欄とのつながりを示し、明確にした。
- ③ 「曳航開始予定日までに曳船を曳出地に到着させ」とあった箇所を「曳航開始予定日に曳航を開始できるように、曳船を曳出地に・・・」として、荷主の準備が曳航開始予定日に合わせて行えるようにした。

★審議

「曳航計画書の作成とその荷主の承認」を本条で規定してはどうかとの意見があった。しかし曳航計画書は数頁のものから膨大な資料的なものになるものもあり、さらに契約締結の段階ではでき上がっていないこともあるので、意見のとおり規定することは実務的でないとした。

★参考（「改定曳航契約書式（和・英文）利用の手引き」（昭和56年2月、日本海運集会所。前回改定の際に作成された解説書、以下「手引き」）「曳船の曳航準備が整うとは、曳索その他必要とする装置を含むいわゆる堪航能力を備えることをいう。」（16頁）

第2条【被曳航物の曳航準備】

第2条 [被曳航物の曳航準備] 荷主は、被曳航物に台索及び航海燈を備え、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。

第2条 [被曳航物の曳航準備]

荷主は、被曳航物に台索及び航海灯その他曳航に必要な装置を備え、6欄記載の曳航開始予定日に曳航が開始できる状態に置かなければならない。

★審 議

- ① 「台索及び航海灯」は船主提供のこともあり、削除してはどうかとの意見があった。しかし、通常荷主が用意するものとされる設備及び装置は、標準書式として残すべきとして現行どおりとした。ただし、「台索及び航海灯」を備えれば、荷主の曳航準備は完了したと解されるおそれがあるということで、「その他曳航に必要な装置」を加えて、この点を明確にした。
- ② 「被曳航物を曳航に適する状態」が、新設の18条1項の「被曳航物の堪航能力担保」規定と重なるため「曳航が開始できる状態」と改定した。

★参 考（「手引き」16頁）「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【連結及び切離し】

第3条 [連結及び切離し] 曳船と被曳航物との連結及び切離しは、曳船船長がこれを行う。

第3条 [連結及び切離し]

曳船と被曳航物との連結及び切離しは、曳船船長がこれを行う。

★現行のまま。表面記載欄の3欄及び4欄で、船主の責任の開始と終了を、「曳索の連結作業が開始された時」「曳索を切り離された時」と明定した。

★参 考（「手引き」16頁）「曳船と被曳航物との連結と切離しは、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る。」

第4条【曳出地及び目的地】

第4条 [曳出地及び目的地] 曳出地及び目的地は潮汐の干満を問わず、曳船及び被曳航物が常に安全に浮揚しうる場所でないといけない。

第4条 [曳出地及び目的地]

曳出地及び目的地は潮汐の干満を問わず、曳船及び被曳航物が常に安全に浮揚しうる場所でないといけない。

★現行のまま。

★参 考（「手引き」17頁）「・・・何れかの地が、曳船及び被曳航物にとって安全に浮揚し得ない場所であった場合・・・（ ）・・・記載欄に具体的に（場所を）記入した場合には、船主において予め安全性は確かめたものとみなされるから船主の責任となろう。これに反し後刻荷主が指定する旨のみが記載され、指定された場所が不安全なときには、（そのために曳船側（列）がそれらの地に到達できずに被ったもろもろの費用並びに責任は）指定した荷主の負担となろう。」

第5条【曳航料の取得】

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い期日の到来したものを取得する権利を有する。

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

第5条 [曳航料の取得]

1 船主は、被曳航物が滅失した場合、曳航料のうちすでに支払期日の到来したものに限り取得する権利を有する。

2 船主は、曳航が完了したときは、被曳航物が損傷した場合でも曳航料全額を取得する権利を有する。

3 複数の被曳航物の曳航中にいずれかが滅失した場合、5欄に記載された曳航料が各被曳航物毎に表示されているときは、滅失した被曳航物についてのみ本条第1項を適用する。

★審議

① 「被曳航物が損傷した場合でも曳航料全額を取得する権利を有する」とあった点につき論議があった。「損傷した場合は、損傷の原因や程度によって曳航料を減じるべき」「曳航の完成をもって曳航料が支払われ、取得されるとの趣旨で改定すべき」との意見が出された。しかし、被曳航物が損傷したときは、改定16条又は17条の船主責任規定に基づいて処理される問題であり、本条はあくまでも「曳航料の支払方法」「曳航料の取得の時期」について、標準書式として広く一般的に行われている実務にならって規定を検討すべきとした。この結果、現行の支払基準及び支払方法は保持すべきとした。

② 2隻曳きや3隻曳きといった複数曳きを行っているときに、そのうちの1隻が沈没したような場合、曳航料は全額支払か、それともプロラタによるかで争われる。

複数隻曳きは困難が伴うので1隻が滅失した場合でも全額取得すべきとする意見と、滅失の状況はほぼ改定17条の免責事由に該当しようから、滅失に対して損害賠償請求は事実上不可能と考えられるのでせめて運賃はプロラタとすべきとする意見、また複数隻曳きは10%あるかないかであるから特約に任せるべきとの意見が出された。他の曳航契約書では全額取得できるとするものもある(参考①)。

検討の結果、3項が採用され新設された。「被曳航物」の内容を記載する表面記載欄の2欄及び5欄も、複数隻曳きに対応するように改めた。またこの関連で、本条1項の文言が若干修正された。

★参考

① Fairalpers General Towage Conditions契約書での2隻曳きの場合の曳航料に関する特別規定では、次のとおり全額取得を規定する。Cl.5: Non-success in case of a double tow: If one of the vessels towed is lost but the other one is towed to destination, the Tug owner is entitled to the total price.

② 保険会社は、被曳航物が2隻を越える場合には保険を受けない。はしけ運送では無保険で3隻から5隻曳きを行う例がある。

③ (「手引き」17頁)「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。」
「曳航料の規定には、不成功無報酬 (no cure no pay)・・・をとるものもあるが、危険と困難を伴いがちな外海曳航業務の実情を勘案して、・・・第2回目以降の分割支払分について不成功無報酬の

原則を導入している。」

第6条【目的地到着予定通知、被曳航物引渡し通知】

第6条 [目的地到着予定通知、被曳航物引渡し通知] 曳船船長は欄内記載のとおり目的地到着予定通知を行う。

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

第6条 [目的地到着予定通知、被曳航物引渡し通知]

1 曳船船長は、9欄記載のとおり目的地到着予定通知を行う。

2 曳船船長は、目的地において被曳航物の引渡し準備が整ったときは、9欄記載の通知先にその旨を通知しなければならない。

★審議

① 「目的地到着通知」は「9欄記載のとおり」と表面記載欄の番号を付した。

② 目的地での被曳航物の受取人が荷主ではない場合もあるので、「9欄記載の通知先」とした。

③ 曳航開始前に、船主は曳航計画書を荷主に提出し、承認を得ることとしてはどうかとの意見があったが、1条での検討のとおりということで採用されなかった。

★参考（「手引き」17頁）「被曳航物を目的地において予定通り荷主に引き渡すためには、荷主側においても、それ相応の準備を必要とするために設けられた条項」

第7条【滞船料】

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、荷主の責め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け取らないとき、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。

第7条 [滞船料]

1 第1条第2項の通知が発せられた時から24時間を経過しても、荷主の責め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は、荷主は、船主に対して24時間経過後曳出地発航の時までの時間につき、7欄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24時間を経過しても荷主が被曳航物を受け取らないときは、荷主は、船主に対して24時間経過後受取りまでの時間につき7欄記載の滞船料を支払わなければならない。

★審議

- ① 「12時間」は荷主にとって厳しすぎないかとの意見が出され検討を行った。曳航準備完了通知（N/R）の提出時間について制限がされておらず、発信時をもって計算の起点としているため、12時00分にN/Rが発信された場合でも、12時間後は24時00分と真夜中であり、荷主に厳しすぎるとされ、「12時間」を「24時間」と改めた。
- ② 滞船料をいつから起算するかにつき、手引き（18頁）では、「滞船料が支払われる時間とは、・・・準備完了通知がなされた時から・・・曳出地発航時までの時間」と解説されているが、実務では滞船料の計算にはこの猶予期間（24時間）を算入しないとのことであった。そこで「『24時間経過後』曳出地発航の時（受取り）までの時間」と明定した。
- ③ 曳船の責任で曳航開始予定日に遅れたような場合、ペナルティーを設けるべきとの意見があり、検討された結果、そのような場合は「解除」につながる場合もあり、「解除」に関する規定を設けて、そこでの検討とした。

★参考

- ① 他の契約書での滞船料発生に関しては次のとおりである。
 - (a) 12時間とするもの：SMIT FORM（欧州・米国とも）、REEDEREI（ただし、目的地は6時間）
 - (b) 24時間とするもの：SAMUEL STEWART、UNITED TOWING、ALEXANDRA TOWING、NIPPON-TOW
 - (c) 当事者間の取決めとするもの：TOWCON、FUKADA、WIJSMULLER、FAIRPLAY、SELCO
- ② 「手引き」18頁「ここにいう『滞船料』とは、約定損害賠償金に類するものとみられるので、・・・荷主側に遅滞があれば、船主は損害の発生の立証なくして、又損害額の多寡に関係なく支払いを受け得ることとなる。」

新第8条【解除】

第8条【解除】

- 1 荷主は、曳船が曳出地を発航する前であれば、8欄記載の解除料、曳船を曳出地に回航し曳出準備を整えるために船主が要した実費及び第7条により滞船料が生じているときはその滞船料を支払うことにより、本契約を解除することができる。
船主は、上記金員の支払を受けたときは、すでに支払われた曳航料を荷主に返還しなければならない。
- 2 船主は、荷主による被曳航物の曳航準備が、第1条第2項の通知が発せられてから7日目（土曜、日曜その他の公休日を含む）の24時までに整わないときは、本契約を解除することができる。この場合、荷主は船主に対して、前項と同様の金員を支払わなければならない。同金員が支払われたときは、船主はすでに支払われた曳航料を荷主に返還しなければならない。
- 3 船主は、6欄記載の曳航開始予定日の24時までに曳航を開始できないことが判明したときは、すみやかにその事実及び新たな曳航開始予定日を荷主に通知しなければならない。
荷主は、通知を受け取ってから24時間以内に本契約を解除するか、新たな曳航開始予定日に合意するかを船主に連絡するものとする。荷主が本契約の解除を選択したときは、すでに支払われた曳航料は返還されるものとし、また解除が船主の故意又は重大なる過失による遅延に基づく場合には、荷主はこれによって生じた損害の賠償を船主に請求することができる。
- 4 船主及び荷主の責めに帰すことができない事由により、曳船又は被曳航物が滅失又は重大な損害

を被ったために本契約の履行が不可能となったときは、船主又は荷主は本契約を解除することができる。

本項による解除が、曳船の曳出地発航前のときは、本条第1項の規定を準用する。解除が曳船の曳出地発航後のときは、船主は支払期日の到来した曳航料、及び第7条により滞船料が生じているときはその滞船料を取得する権利を有する。ただし、いずれの場合にも荷主は解除料の支払を要しない。

5. 船主は、前項による解除を行う前に、可能なかぎり代船をもって本契約の履行に努めるものとする。

★新設理由

現行書式では、次のような事態の発生に対して「契約違反」で対応ができる場合の外は規定がないため、事態の発生に対して臨機の対応がまったくできなかった。

- ① 荷主が何らかの事由によって、被曳航物を取得できなかった、又は予定された工事が延期又は中止となって、必然的に曳航作業も延期又は中止せざるを得なくなった。
- ② 曳船が曳出地に向かう途中、他船との衝突で曳航作業が大幅に遅延する。
- ③ 荷主の被曳航物の曳航準備に長期にわたる遅延が見込まれ、曳船の次の曳航作業に支障をきたす。
- ④ 地震等の災害で、被曳航物又は曳船が滅失又は重大な損傷を被り、契約の履行が不可能となった。

★規定の説明

- ① 1項は、荷主が契約を解除する場合の規定である。荷主が、何らかの事情で、例えば購入予定の物件を入手できず、曳航作業の必要がなくなった等により、曳船をキャンセルしなければならなくなった場合、契約違反となり船主の損害を賠償することになるが、無用の争いを避けるために、荷主に契約解除権を与え、その代わりに「解除料」「実費」及びもし発生しておれば「滞船料」を損害賠償額として船主に支払うものとし、一方、船主はすでに曳航料の一部を受け取っているときは、これを荷主に返還する旨を規定した。

「実費」とは「曳出地に向かう航海に要した費用」と定義できる。改定委員会では定義付けを行わなかったが、「バンカー代」「港費」及びその他曳出地への回航に要した費用（人件費、償却費を除く）は「実費」とみなされよう。

- ② 曳船が曳出地に到着したが、被曳航物の曳航準備が整わず、曳船が長期にわたり曳出地で待機を余儀なくされるようなことがある。このような場合、曳船の次の予定に支障をきたすことがあり、船主より解除を申し出る余地を残しておかなければ、船主にとって著しく不利になる。そこで2項として規定を設けたものである。主として国内曳航であるので、待機の限度を曳航準備完了通知を出した時から7日とした。
- ③ 3項は、曳船の曳出地到着が遅れる場合の規定である。曳船は、海象・気象の影響を受けやすく遅延が起きやすい。そこで、通常の遅延の場合荷主が直ちに契約を解除して損害賠償を請求するというのではなく、船主が新たな曳航開始予定日を通知し、荷主がこれに合意できるか否かの選択権をもった規定とした。ただし、遅れが船主の故意や重大な過失によるときの解除は、船主は荷主の損害を賠償しなければならないことを規定した。
- ④ 曳船がその基地を出航後衝突等により、曳航業務の遂行が不可能となったり、被曳航物が天災不可抗力により滅失・損傷したような場合を想定して規定しておく必要がある。そこで4項を設けて、そのような場合には解除料を支払うことなく解除することができることを規定した。ただし、船主は、代船をもって契約を極力履行すべきとして、そのための規定を5項として加えた。

★審 議

「荷主都合による解除」「被曳航物の曳航準備遅延による船主の解除」「曳船遅延による荷主の解除」といった項目毎に検討された。

起案の段階では、「前払曳航料」の取得をもって「解除料」との考えであったが、内航曳航では曳航期間も短いことその他の事情で、前払曳航料が支払われる例が少ないこともあって、「解除料」が導入された。また「実費」についても、当初はこれも前払曳航料で補填してはとの意見があった。

3項での遅延における「船主の故意又は重大なる過失」の定義としては「遅延を生じせしめようという行為、遅延が生じることを認識しながらあえてした行為、又は通常では考えられないような過失」となるが、これの定義を置くことはいろいろな事態を想定しなければならず困難であるとした。

「解除料」は、契約によって曳船が拘束されていたところ、解除のために生じるであろう損害を補償するためのもの（確定損害賠償金）とされた。

★参 考

① 参考とした「解除」に関する法律の条文

- 商法576条 [運送品の滅失の場合の運送賃] 運送品の全部又は一部が不可抗力に因りて滅失したるときは運送人は其運送賃を請求することを得す若し運送人が既に其運送賃の全部又は一部を受け取りたるときは之を返還することを要す ②運送品の全部又は一部が其性質若しくは瑕疵又は荷送人の過失に因りて滅失したるときは運送人は運送賃の全額を請求することを得 (商766条、国際海運20条②で準用)
- 商745条 [発航前における傭船契約の解除] 発航前に於ては傭船者は運送賃の半額を支払ひて契約の解除を為すことを得
- 商746条 [契約解除した傭船者の責任] 傭船者が前条の規定に従ひて契約の解除を為したるときと雖も付随の費用及び立替金を支払ふ責を免ることを得す
- 商747条 [発航後の傭船契約の解除] 発航後に於ては傭船者は運送賃の全額を支払う外第753条1項に定めたる債務を弁済し且陸揚げの為に生ずべき損害を賠償し又は相当の担保を供するに非されは契約の解除を為すことを得す
- 商760条 [全部傭船契約の法定終了事由] 船舶の全部を以て運送契約の目的と為したる場合に於ては其契約は左の事由に因りて終了す
 - 1 船舶が沈没したること
 - 2 船舶が修繕すること能はざるに至りたること
 - 3 船舶が捕獲せられたること
 - 4 運送品が不可抗力に因りて滅失したること
 ②前項第1号乃至第3号に掲げるたる事由が航海中に生したるときは 傭船者は運送の割合に応じ運送品の価格を超えざる限度に於て運送賃を支払うことを要す
- 商761条 [傭船契約の法定解除事由] 航海又は運送が法令に反するに至りたるとき其他不可抗力に因りて契約を為したる目的を達すること能はざるに至りたるときは各当事者は契約の解除を為すことを得 ②前項に掲げたる事由が発航後に生したる場合に於て契約の解除を為したるときは傭船者は運送の割合に応じて運送賃を支払うことを要す

② TOWCON16条 [Cancellation and Withdrawal] 要旨

(a) 傭船者の解除

①曳出し前であれば、「解除料」を支払って解除できる。 ②曳船がすでに曳出地に向かっているか、曳出地に到着しているときに解除する場合は、本契約で支払期日の来ている金額を加えて支払う。

(b) 曳航が途中で終了される場合

①曳船側に過失がないときは、本契約で支払期日の来ている金額は支払われる。②よって生じた損害額も請求できる。

(c) 曳船主は、以下の場合は被曳航物を途中で放置でき、運賃総額から節約できた額を控除した額その他約定のものを受け取ることができる。i 曳出地で総日数21日を超える遅延があったとき、ii 途中港で総日数21日を超える遅延があったとき、iii 担保が7日以内に支払われなかったとき、iv 目的地到着後7日以内に被曳航物が受け取られなかったとき、v 支払いが7日滞ったとき

(d) 曳船の引揚げ (withdrawal) を行う48時間前に傭船者に通知する。

(e) 曳航開始日の24時までには曳船の準備ができないときは、傭船者に解除権が生じ、遅延が曳船主の「wilful default」のときは、detention に対して損害賠償を請求することができる。曳航準備の遅れが見込まれるときは、新たな曳航開始日を傭船者に通知するとともに傭船者が解除権を行使するかを照会する。傭船者は通知を受けてから48時間以内に解除権を行使しなければならない。傭船者が解除権を行使しないときは、通知した日が新たな曳航開始日となる。

第9条【上乗人】

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。

第9条 [上乗人]

- 1 荷主は、被曳航物の状態を勘案し、被曳航物に上乗人の配乗を必要と考えるときは、自己の費用と責任で上乗人を乗務させることができる。
- 2 曳船船長は、相当な理由があるときは、荷主に対して荷主の費用と責任で被曳航物に上乗人を乗務させることを要求することができる。

★審議

現行規定では、荷主が上乗人の配乗の必要性を認めていないのに、曳船船長から要求があれば、上乗人を配乗させなければならないと読み、規定が偏りすぎているとの批判が荷主側委員から出された。また、次のような改定意見があり、あわせて検討された。

①荷主は、被曳航物の特殊性、堪航能力等を勘案して自己の費用と責任で上乗人を配乗することができるようにすべき。②上乗人の配乗については協議事項とすべき。③国内曳航では上乗人を配乗させないのが普通。したがって、本規定は不要。

また「サーベイヤー」に上乗人配乗の判断を依頼する意見として、

①上乗人の配乗は「サーベイヤーの認定」としてはどうか。②冬場、航路、保険等の関係で「サーベイヤー」の判断を仰ぐことがある。③「サーベイヤー」を入れることは費用の面で問題である。

これらの意見を参考にし、また上乗人配乗の必要があるかの判断はほとんど荷主が行っているという実務と、また被曳航物の特性は荷主の方が承知している点を配慮して、1項の改定が行われた。

2項は、曳船船長が上乗人を必要とし、これを要求する場合を想定したものである。また曳航の責任は曳船船長にあることも勘案し、現行をベースに改定がされた。荷主が船長の要求を拒否し問題になったときは、相当の理由の立証責任は、船長(船主)にある。

★参 考

- ① 上乗人が配乗される曳航例としては、次のような場合がある。
 - a 被曳航物が「オイル・リグ」「フローティング・クレーン」「くい打ち機」といった特殊構造物で、波浪と同調しやすい場合
 - b 被曳航物が海難などで船体が損傷し、リークしている場合
 - c 曳航中、被曳航物のメンテナンスやラッシングのチェックが必要な場合
 - d スクラップ船を曳航する場合
- ② (「手引き」18頁)「上乗人は航行に関しては曳船船長の指揮下にあると解されている」
- ③ TOWCON 9条[Riding crew]要旨
 - a 曳船主が上乗人を手配するときは、人選及び適性は曳船主の裁量とし、上乗人の費用は、曳船主が負担。 b 傭船者が被曳航物に人員を乗せるときは、人員の費用は傭船者が負担。曳船船長の指揮下にあるが、曳船の使用人又は代理人とはみなされない。 c 上乗人のための居住施設、食料、飲料水、救命装備その他曳船、被曳航物の旗国で要求される物は、もっぱら傭船者の費用で備える。

第10条【保険契約の締結】

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、第三者に対する賠償責任保険を含め、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。

第10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、第三者に対する賠償責任保険を含め、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。

★審 議

改定意見として、保険契約に求償権を放棄する規定を加えるべきとの意見があった。しかし、保険の充実により各側がその責任を保険でカバーすべしとし現行どおりとした。

★参 考

- ① (「手引き」6頁)「曳船及び被曳航物にそれぞれ保険をかけることは現在ではほとんど一般化している・・・、被曳航物を船外に保管して曳航するという曳航業務の特殊性を考慮し、事故が生じたときの損害に対処するため各当事者が自己の費用で保険契約を締結すべき旨を明文化した。・・・各当事者が付保の対象とすべき損害の範囲は、・・・それぞれが負う責任の範囲に従うこととなろう。・・・本条は保険契約締結を促す注意規定である。」
- ② 第三者賠償責任保険
 - a 曳航業者賠償責任保険に適用される特別約款・条項(曳航業者賠償責任保険特別約款)：曳航業者がかける保険。主として曳船列が第三者に与えた損害を填補する目的の保険。保険料は一律。保険填補額は、5千万円まで。
 - b 船主責任保険に適用される特別約款・条項(船主責任保険特別約款)：被保険船舶が他船によって曳航される場合に付けられる保険。曳航作業が開始された時から、終了する時まで生じた損害で、曳航契約書により被保険者が負うことになる賠償責任を填補する。
- ③ 現在、第三者賠償責任保険は5千万円までである。しかし、損害の高額化により5千万円では損害

の填補に足りないとの意見が改定委員会で出され、損害保険委員及びP & I 委員より保険の充実を検討することが表明されている。

④ 日本船主責任保険組合定款 (1994/95)

a 第52条 (曳航契約による責任) 組合は、曳航契約に基づき組合員が負う次に掲げる責任をてん補する。ただし、曳船 (もっぱら曳航を目的として建造された船舶) による内航曳航の場合は、組合が別に定めたところ (A. 特別条項、IV内航曳航特別条項) による。

b A. 特別条項、IV内航曳航特別条項

組合は、曳船 (もっぱら曳航を目的として建造された船舶) 及び被曳航物が曳航状態において損害等が発生し、組合員がその支払の法律上の責任を負い、かつ、これを支払ったときは、本特別条項により取扱い、定款の規定に従って、てん補する。曳船・被曳船ともに、日本船舶保険連盟の制定する船舶保険約款により付保されていることを条件とし、組合は自航設備のない被曳船でも定款第8条にいう船舶として取扱う。

なお、曳船・被曳船間に曳航契約が締結されている場合は、定款第52条の第2の規定を本特別条項に優先して適用する。

c 第52条第2 (加入船舶による曳航に関する責任)

加入船舶が、次に掲げるいずれかの曳航条件により他船等を曳航する場合、曳航作業が開始された時から終了する時までの間に生じた損害に関する責任。ただし、組合員は、曳航契約について事前に組合の承認を受けなければならない。

(1) 1951年ネーデルランド曳航条件、(2) 1986年改定連合王国標準曳航条件、(3) 1980年改定社団法人日本海運集会所曳航契約書式 (和文契約書及び英文契約書)、(4) 「タウコン」又は「タウハイヤー」曳航契約、(5) 前各号のいずれかと同等の内容の曳航条件

⑤ TOWCONでは表面記載欄10欄及び17欄で、被曳航物及び曳船のP & I 責任保険をそれぞれ記入し、また3条b項(v)で被曳航物の保険料は傭船者の負担と規定する。

第11条 【費用負担】

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。

第11条 [費用負担]
港費、水先案内料、補助曳船料、警戒船料その他の曳航に付随して発生する費用は荷主が負担する。

★全面的に改定された。

★審 議

現行規定は当然すぎる規定なので、「対象・内容を明確にすべき」との改定意見が出されていた。審議ではこの提言にそって、費用を具体的に明記することで検討を行った。

現在の実務は、改定案にある費目を事前に調査し、曳航料に組み入れるか、荷主負担としていること、被曳航物の目的地が荷主によって指定されるため、船主には不案内な地もあること、またTOWCONもこれを荷主負担としていることをも考慮にいれ、曳航作業の完遂のために必要な補助曳船、水先案内 (パイロット) 料等の費用は荷主の負担として改定案が作成された。

★参 考

- ① 狭水路を通過する際には、曳索を短かくすることになるが、そのために必要とした警戒船の費用は改定案からは荷主の負担となろう。
- ② 台風で最寄りの港に避難したような場合に生じる、避難港での綱取り料、岸壁使用料、係留費等の費用は、「曳航に付随して発生する」費用とみられ本条が適用されることになろう。
- ③ 各国で使用されている曳航契約での「費用負担」は、全てを荷主負担とするものに「TOWCON, ALEXANDRA, SELCO, LAND & MARINE, LES ABEILLES」(注1)があり、また船主と荷主との分担とするものに「NIPPONTOW, SMIT, WIJSMULLER, SAMUEL, UNITED TOWING, FUKADA」(注2)がある。ただし、補助曳船の費用はすべての書式が荷主負担としている。
(注1) TOWCONは、3条「追加料金及び特別費用」で費用負担を規定している。
 - a 傭船者は、曳出地、途中港、避難港の代理人を指定し、代理人に十分な資金を提供する。
 - b 次の費用は傭船者負担。(i) 曳船及び被曳航物にかかる港費、パイロット代、港湾及び運河料その他同種の費用、(ii) 一切の税金(曳船主が通常納付するものを除く)、本契約又はランプサム運賃に関する収入印紙又は税金、通関、許認可に要する費用、(iii) 船長の要求又は港湾当局他が命じた補助タグの費用、(iv) 被曳航物の曳航準備に要する費用(揚錨費用他)、(v) 被曳航物の保険料
 - c 傭船者が支払うべき税金及び諸費用は、傭船者が直接支払う。曳船主が負担した場合は、傭船者は曳船主が負担した経費を含め費用を弁償する。(注2) NIPPONTOWは12条で、港費、水先案内料、代理店料、諸税及び保険(第三者賠償責任保険を含む)料等は被曳航物に関しては荷主が、曳船に関しては船主とし、補助曳船の費用は荷主の負担とする。

第12条【補償】

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、改造を行うか若しくは装備を施す必要があると認めため、又は荷主の責め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、そのために費や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。

第12条【補償】

曳船船長が、被曳航物の安全な曳航のために被曳航物に修理、改造を行うか若しくは装備を施す必要があると認めため、又は荷主の都合により、いずれかの港に入港したときは、荷主は、そのために費した時間につき7欄記載の滞船料相当額を船主に対して支払わなければならない。

★審 議

以下の改定意見等が出された。

- ① 修理・改造は、緊急の場合を除き、船主、荷主双方協議のうえ決定されるものとするべき。
- ② 滞船料の支払いは検討を要する。
- ③ 被曳航物が曳航サーバイを受けて曳航許可を得た場合、本条は問題。

この改定意見等を下に検討の結果、次の結論を得た。

- ① 曳船の故障、修理ということではなく、あくまでも「被曳航物の安全のために」被曳航物に修理等を行うことを明確にして改定する。
- ② 「荷主の責めに帰すべき事由」とあるが、「荷主の都合」で被曳航物の取り替え等があるので、その方向で改定する。
- ③ 修理の要否の判定を協議事項とすると、協議の間損害や被害が拡大するおそれがあり、また責任関係においても問題を残すとされ、採用されなかった。

★参 考

曳航中修理等が必要となるケースとして、次の場合がある。① 荒天に遭遇して被曳航物のラッシングが弛む。② 被曳航物が何らかの事由で破損浸水する。

第13条【離路】

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

第13条【離路】

曳船は、人命、財産若しくは船舶の救助、燃料の補給その他正当な目的のため、途中港に寄港し又は離路することができる。

★審 議

改定意見として、「本条の内容により発生する費用は船主負担と明定すべき」とあったが、審議では現行のとおりで問題なしとした。

★参 考

① TOWCON17条(b)

曳船は、いついかなるときにも、遭難中の船舶の人命若しくは財産を救助するために援助に赴く権利を有し、又は補油若しくは修理、補給その他必要のために、若しくは傷害を負った船員を上陸させるために、いかなる港（地）にも寄港する権利を要し、その期間本契約は完全かつ有効に存続する。

②（「手引き」19頁）「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。しかし、航海の途中己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、正当な事由が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で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一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14条【救助】

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。

第14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。

★審議

改定意見に「被曳航物の救助を要する事態の発生原因、状況にもよるが、被曳航物の救助は、曳航契約上の義務と考えるので、救助料の請求はありえない」とあり、これを検討した。検討の結果「曳船行為であるか、救助行為であるかの判定はむずかしいところであるが、通常の行為は救助とみなされないこと、他の曳航契約書もほぼ同様な規定であること、学説も異常な危険を伴う作業となったときは、救助とみなすべきであろうとしていること、等から現行のとおりとした。

★参考

① TOWCONは15条で「救助」に関する規定を置いている。要旨は次のとおり。

a 曳航中被曳航物の曳索が切断したときは、曳船は再結合のため相応の作業を行うが、救助料の請求は行わない。 b 他者に救助を依頼する必要がある場合、被曳航物の救助につき曳船が備船者の授権を受けているものとみなし、救助を要請することができる。

② (「手引き」19頁)「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、曳船と被曳航物の再連結に努めるほか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15条 [留置権]

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及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。

第15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。

★審議

改定意見として「曳航料に比べ、被曳航物の価格が非常に高いケースが多いので、『競売』は削除すべき」が出された。審議の結果、留置物(被曳航物)の保管費用が嵩む物や、保管が困難な物、保管中に減価する物、荷主の倒産などを考えると、改定意見は容れられないとして現行のとおりとした。

「その他搭載貨物」は、表面記載欄2で搭載貨物も含めて「被曳航物」としたので、削除された。

★参 考

- ① (「手引き」20頁)「本契約の法的性格を運送契約に準じたものと解すれば、物権法定主義をとるわが国では、船舶所有者の留置権(商法第753条第2項)と同運送品の競売権(商法第757条第1項)の規定によることになるので、当所の運送契約書の規定になら(った。)」
- ② 商法第753条第1項：①荷受人か運送品を受取りたる時は運送契約又は船荷証券の趣旨に従ひ運送賃、附隨の費用、立替金、碇泊料及び運送品の価格に応じ共同海損又は救助の爲め負担すべき金額を支払う義務を負ふ ②船長は前項に定めたる金額の支払と引換に非されは運送品を引渡すことを要せず
- ③ 商法第757条第1項：船舶所有者は第753条第1項に定めたる金額の支払いを受くる爲め裁判所の許可を得て運送品を競売することを得

旧第15条【船主の義務と責任】

第15条【船主の義務と責任】 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に相当の注意を尽く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わなければならない。

3 前項の規定にかかわらず、船主は、次の事由から生じる被曳航物又はその搭載貨物の滅失、損傷若しくは延着について責めを負わない。天災。戦争。戦争状態。公敵行為。行政権による抑留若しくは強制又は裁判上の差押え。暴動又は内乱。火災。海上その他の可航水域の危険又は事故。原因のいかんを問わず、部分的又は全体的ストライキ、ロックアウト又は作業の停止若しくは妨害。海上における人命又は財産の救助又は救助の企図。曳船船体、機関若しくは装備の隠れた欠陥。航行又は曳船の取扱いに関する船長、海員若しくは船主の使用人の過失。

4 船主は、第3項の船主の免責事由により被曳航物が第三者に与えた損害については責めを負わない。荷主は、船主がかかる損害について第三者に賠償義務を負ったときは、その賠償額及び所要費用を船主に対し補償しなければならない。

★旧15条は、今回の改定でのハイライトとも言うべき条項で10回の審議を重ね検討が加えられた。審議では「ノック・フォー・ノック」(注)を取り入れる方向で開始された。

その理由は、当事者の責任をノック・フォー・ノックで割り切るのは時代の趨勢であるというものである。しかし、現行15条も「曳航契約責任比較表」(次頁)に見るとおり、ノック・フォー・ノックの考えを導入したといわれるTOWCON18条とほぼ同様の責任規定を持ち、また規定のない部分についても、TOWCONの規定と同様のものが黙示されると解された。これは、前回の改定審議で被曳航物の複雑化、高価値化を理由に15条4項を新設したが、この4項が、ノック・フォー・ノックの考え方を先取りした内容であったからと考えられる。

また内航曳航の実態は、上乘人を配乗させないことが多いため曳船側が指揮・監督する運送契約型といえるので、これらも考慮すると、完全なノック・フォー・ノックとせずとも、現行15条をわかりやすく、きめ細かく改定すれば目的とするところは得られるとの結論に達し、現行15条を基に改定を進めた。さらに、改定の方角付けとして当初の審議では次のことが配慮された。

- ①「船主の義務」は「船主の責任」と分離し別項とする。
- ②3項の「免責事由」を整理し、理解のしやすい規定とする。
- ③「曳船の損害」並びに「曳船が第三者に与えた損害」に関する規定を設ける。
- ④3項の免責事由のうち、「公敵行為」「行政権による抑留・・・」は曳航とはあまり関係がないので削除する。

曳航契約責任比較表

損害の種類	損害の発生事由	責任負担者	
		曳航契約書	NIPPONTOW
(1) 曳船の損害	① 曳船乗組員・曳船側人員の過失	規定なし (TUG)	TUG
	② 曳船の欠陥	規定なし (TUG)	TUG
	③ 被曳航物乗組員・被曳航物側人員の過失	規定なし (TOW?)	TOW
	④ ③の他、曳船側の責めに帰さない事由	規定なし (TUG)	TOW
(2) 被曳航物の損害	① 曳船乗組員・曳船側人員の過失	TOW	TOW
	② 曳船の欠陥	TOW/TUG注1	TOW
	③ 被曳航物乗組員・被曳航物側人員の過失	TOW	TOW
	④ ③の他、曳船側の責めに帰さない事由	TOW	TOW
(3) 曳船と他船との衝突による他船の損害	① 曳船乗組員・曳船側人員の過失	規定なし (TUG)	(TUG)注4
	② 曳船の欠陥	規定なし (TUG)	(TUG)注5
	③ 被曳航物乗組員・被曳航物側人員の過失	規定なし (TOW?)	TOW
	④ ③の他、曳船側の責めに帰さない事由	規定なし (他船)	TOW/TUG注6
(4) 被曳航物と他船との衝突による他船の損害	① 曳船乗組員・曳船側人員の過失	TOW	TOW
	② 曳船の欠陥	TOW/TUG注2	TOW
	③ 被曳航物乗組員・被曳航物側人員の過失	TOW	TOW
	④ ③の他、曳船側の責めに帰さない事由	他船	TOW
(5) 曳船に起因する(3)以外の第三者損害	① 曳船乗組員・曳船側人員の過失	規定なし (TUG)	TOW
	② 曳船の欠陥	規定なし (TUG)	TOW
	③ 被曳航物乗組員・被曳航物側人員の過失	規定なし (TOW?)	TOW
	④ ③の他、曳船側の責めに帰さない事由	規定なし (TUG)	TOW
(6) 被曳航物に起因する(4)以外の第三者損害	① 曳船乗組員・曳船側人員の過失	TOW	TOW
	② 曳船の欠陥	TOW/TUG注3	TOW
	③ 被曳航物乗組員・被曳航物側人員の過失	TOW	TOW
	④ ③の他、曳船側の責めに帰さない事由	TOW	TOW

注1、2、3：かかる事由は、曳船の隠れた欠陥によるものはTOWが、それ以外の欠陥によるものはTUGが各々負担する。

注4、5：かかる事由は、原則としてTUGが負担する。ただし、TOW側は、被曳航物がその損害発生に寄与していないことを立証する義務を負う。

注6：かかる事由による損害は、被曳航物がその損害発生に寄与していないことを証明したときはTUGが、それ以外はTOWが各々負担する。

- ⑤「航行又は曳船の取扱いに関する船長、海員若しくは船主の使用人の過失」による「被曳航物への損害」は、曳航業界保護の観点に立ち現行どおり船主免責とする。⑥「搭載貨物への損害」に関する責任は別項とする。⑦曳船側の過失による「被曳航物の第三者責任」については現行どおり船主免責とする。

審議の結果、15条は「曳船を曳出地発航の時に、堪航状態にあるようにするための船主の相当の注意義務と責任」(16条)、「曳航作業に対する船主の相当の注意義務と責任」(17条)、「被曳航物を曳出地発航の時に、堪航にあるようにするための荷主の相当の注意義務と責任」(18条)、「その他の自己の損害は自己の負担」(19条)というように、4条の独立した条項に分離された。

(注)「ノック・フォー・ノック (Knock for Knock)」というのは、自動車保険から出てきた用語で、保険会社は事故当事者の法律上の賠償責任を不問にして、自社引受けの損害を填補し、保険者相互間では求償権を行使しないことを約束した、保険者間の協定に由来する。

70年代に曳航契約の分野にノック・フォー・ノックの考え方が取り入れられた。この理由として、①オフショア・インダストリーでノック・フォー・ノックの原則が一般的になっていた。②被曳航物の多くが無入バジから大型かつ高価なものに変わり、被曳航物が実質的に監督権を持つものがあらわれた。③曳船と被曳航物の複雑な責任関係を包括的に律する原則を定めるためには、一種の割り切りが必要であった、といったことが上げられている。

曳航契約ではさらに、当事者間の損害だけではなく、第三者に対する責任にも拡大適用された。TOW-CONがノック・フォー・ノックを採用したことにより、曳航指揮権の所在に関係なく多様な曳航形態で使用される可能性を持った書式となった。(参考：松本雅信著「航洋曳航契約の比較」(海事法研究会誌、1989年10月号、92号、19頁以下)

新第16条【堪航性に関する船主の義務と責任】

第16条 [堪航性に関する船主の義務と責任]

- 1 船主、曳船船長その他の船主の使用人は、曳出地発航の当時、曳船を曳航に堪える状態におくことについて相当の注意を尽くさなければならない。
- 2 船主、曳船船長その他の船主の使用人が前項に規定する相当の注意を怠ったことにより生じた、被曳航物に関する損害(被曳航物が第三者に与えた損害を含む)については、船主が賠償責任を負う。

★審議

- ① 旧15条1項に規定する、船主の曳船に対する堪航担保義務を1項とし、また曳船の堪航担保義務を怠った場合には、ノック・フォー・ノックの原則を適用せず、船主は「被曳航物の損害」及び「被曳航物が第三者に与えた損害」についても責任を負うことを2項とした。
- ② 旧15条では「船主」とあったが、これを「船主、曳船船長その他の船主の使用人」とし、曳船の堪航性に実際に関わる者を加え、堪航性についての責任の主体者を明確にした。
なお、「使用人」は「雇用関係で結ばれている者」とされた。以下の条項でも同趣旨。
- ③ 「被曳航物に関する損害」には「相当の注意を尽くさなかったために、発航時に曳船が堪航性を欠いていたことによって生じた【遅延】による損害」を含むとされた。

★参考

- ① 「相当の注意」：言葉の由来は、ローマ法での「家父長がなすべき注意」にある。「曳船船主(船長)

であれば、当然行うような、たとえば被曳航物との兼合いによる曳索といった曳航用具などに払うべき注意、航海に予測される海象・気象に対応した用意等を行えば、船主は「相当の注意を尽くした」といえる。

- ② 「相当の注意を尽くした」ことの立証責任者を、商法766条で海上輸送に準用する商法577条（運送人の損害賠償責任）では「運送人は・・・運送に関し注意を怠らざりしことを証明するに非ざれば運送品の滅失・・・に付き 損害賠償の責めを免るることを得ず」と規定する。このように、法の原則は債務不履行者が過失のなかったことを証明することになっている。曳航契約でも、船主が「相当の注意を尽くした」「注意を怠っていなかった」ことをまず立証しなければならないであろう。
- ③ TOWCON18条3項では次のように規定し、曳船の不堪航による場合は間接損害についても責任を負うとしている。「11条（許可証・証明書）、12条（被曳航物の堪航性）、13条（曳船の堪航性）及び16条（解除と引揚げ）の規定を除き、曳船主又は傭船者のいずれも、事由のいかんを問わず、利益の喪失、使用の喪失、生産の喪失その他の間接損害若しくは結果損害に対して、相手当事者に責めを負わない。」

新第17条【船主の義務と責任】第1項

第17条【船主の義務と責任】

- 1 船主、曳船船長その他の船主の使用人は、3欄記載の責任開始から4欄記載の責任の終了までの期間、相当の注意をもって曳航作業を行わなければならない。

★審議

- ① 旧15条2項を改定したものである。「船主」とあったところを新16条に合わせて「船主、曳船船長その他の船主の使用人」とした。
- ② 「相当の注意」の範囲を「3欄記載の責任開始から4欄記載の責任の終了までの期間」と明確に規定した。3欄では「責任の開始」を「曳索の連結作業が開始された時」とし、4欄で「責任の終了」を「曳索が切り離された時」と規定する。
個々の曳航形態により、責任の開始と終了は異なろう。例えば、被曳航物の「受取り」から「引渡し」ということもあろう。外航曳航では「検疫錨地～検疫錨地」が多い。このように本規定と異なるときは、特約欄で明確にその旨を規定するか、3欄及び4欄を修正することになる。
「切離し」以降、被曳航物を岸壁に着けたり、天候や現場の状況により被曳航物をサポートしたり、ライン・ハンドリングを行ったりということは曳航作業とは別の作業とされている。
- ③ 「曳航」とあったが、これを「曳航作業」と改定し、「曳く」行為だけではなく、曳索の連結や切離しも本規定での範囲であることを明確にした。

★参考

- ① 原茂太一「曳船契約法論」では曳船契約における責任の開始と終了の基準に関して次のように記述する（150頁）。「傭船契約において、運送品の受取・・・引渡に相当するのが、曳船契約においては曳船列の編成・解消であるから、・・・曳船から被曳船に対して最初の命令が発せられ、それが被曳船側に受領されたとき、あるいは、曳索を一方の船舶から他方の船舶へ渡すための最初の作業が開始されたとき、のいずれかの時点から曳船行為は開始されたと考えるのが妥当である。同様に、曳索を切離すための最後の作業が終了したとき、あるいは曳船から被曳船に対する最後の命令が発せられ、それが被曳船側によって受領されたとき、いずれかの時点において曳船行為は終了する。」

- ② 1986年の「連合王国標準曳船約款」は始期と終期を具体的に定義している。この約款は、Alexandra Towing社 や Samuel Stewart社の書式に取り入れられ、また南アフリカの Land & Marine and Salvage社の書式にもほぼ同様な定義が盛り込まれている。
- ③ 連結作業は、実務的には台索と曳索とをシャックルで連結し終わった時を指している。

新第17条【船主の義務と責任】第2項

2 船主、曳船船長その他の船主の使用人が、前項に規定する相当の注意を怠ったことにより生じた、被曳航物に関する損害（被曳航物が第三者に与えた損害を含む）については船主が賠償責任を負う。ただし、曳船船長その他の船主の使用人の曳船の航行若しくは曳船の取扱いに関する行為（故意又は重大なる過失によるものを除く）又は曳船若しくは被曳航物における火災（船主の故意又は過失によるものを除く）により生じた損害は除く。

★審議

- ① 「曳航作業に対する相当注意」を怠った場合の規定を新設した。本項での相当注意義務違反があったときは、被曳航物に関する損害についても船主の責任とした。
- ② 「被曳航物【に関する】損害」として、「延着」を含ませた。国際海上物品運送法での「運送品に【関する】損害」には「延着」を含めた損害であるとの解釈（田中誠二・吉田昂「コンメンタール国際海上物品運送法」206頁）にならったものである。
- ③ この相当注意義務に対する船主免責事由は、旧15条3項の免責事由のうち「航行又は曳船の取扱いに関する船長、海員若しくは船主の使用人の過失」と「火災」の2点とした。ただし、「航行又は曳船の取扱いに関する船長、海員若しくは船主の使用人の過失」とあったところは、「曳船船長その他の船主の使用人の曳船の航行若しくは曳船の取扱いに関する行為（故意又は重大なる過失によるものを除く）」と改定し、明確にした。
- ④ 審議では、「曳船の航行」「曳船の取扱い」が論議となった。両文言とも削除すべきとの意見があった。結局、新3項に規定する「海上その他可航水域に特有の危険」の免責範囲が狭いこともあり、両文言とも残すこととした。
- ⑤ 「曳船の航行」は「曳船列の航行」とされた。
- ⑥ 「曳船の取扱い」がどのようなものを指すのかで論議された。「曳船の作業すべて」をいうのであれば、船主はすべてに免責されることになるが、この文言は「船舶の取扱い」に対応したものである。
- ⑦ 「曳索」に関連した行為が「曳船の取扱い」に関する行為にあたるかは事案によろうとされた。「欠陥のある曳索」により損害が生じたときは、欠陥の程度によっては曳船の不堪航にあたる場合もあり得よう。それが相当の注意を尽くしても発見できなかった「隠れた欠陥」の場合には、17条3項9号に該当し免責されようとした。
- ⑧ 「行為」では免責の範囲が広がるので、現行どおり「過失」でよいとの反対意見があり、論議された。そのうち主な意見は次のとおりで、結論としては「行為」を限定する意味で「故意又は重大なる過失によるものを除く」を加えた。
- ・国際海上物品運送法では「行為」と規定するので、「行為」でよい。
 - ・「過失」の軽重をもって有責無責としてはどうか。
 - ・「酒気操船」で損害が生じたときにも免責とされるのではおかしい。
 - ・被曳航物が大きくなりすぎて、風圧や潮流により曳船の馬力が不足することがあり、思わぬ事故が

起きている。このような場合には本条で免責されるべきである。

- ・船長の判断ミスで損害が生じたときは、船主が責任を負うべきである。
- ・船長は、引渡し日を重視し、悪天候について出航するなど無理せざるを得ないことがあり、このような場合には免責されてしかるべきである。

新第17条【船主の義務と責任】第3項

3 前項被曳航物に関する損害が、次の事由によって生じたものであるときは、前項の規定にかかわらず、船主はそれらの損害について賠償責任を負わない。

- (1) 海上その他可航水域に特有の危険
- (2) 天災
- (3) 戦争、暴動又は内乱
- (4) 海賊行為その他これに準じる行為
- (5) 裁判上の差押え、検疫上の制限その他公権力による処分
- (6) 荷主又はその使用人の行為
- (7) 同盟罷業、怠業、作業所閉鎖その他の争議行為
- (8) 海上における人命又は財産の救助行為
- (9) 曳船の船体、機関又は設備の隠れた欠陥（ただし、船主が相当の注意を払ったにもかかわらず発見することができなかったものに限る）

★審議

- ① 国際海上物品運送法4条2項の運送人の免責規定に倣い、旧15条3項の規定が整理された。
- ② 1号の「海上その他可航水域に特有の危険」は、小町谷操三「統一船荷証券論」では「運送人及びその被用者の、予防及び防止しえなかった航海上特有の危険をいい、暴風、他船の過失による衝突、座礁、流水等が、その典型的なものである。」(224頁以下)と定義する。
- ③ 6号の「荷主・・・の行為」とは、「損害の原因が荷主側にあった場合で、例えば荷主の指図に従った結果、損害が発生したようなとき」が同号にあたろうとされた。
- ④ 9号の事例としては、曳航中、荒天に遭遇して発航時には発見できない曳船の隠れた欠陥から発展して被曳航物に思わぬ損害を生じさせる場合である。

9号については、別段規定に加えなくてもよいとして次の論議があった。

- ・「隠れた欠陥」は、ヘグ・ルールズ4条2項P号の、Latent defects not discoverable by due diligence（相当の注意をしても発見することのできない隠れた欠陥）から採られた語である。この語は「船舶の隠れた欠陥」という意味ではなく、「起重機又はこれに準ずる施設の隠れた欠陥」という意味を持つとして、国際海上物品運送法では4条2項11号に取り入れられた。したがって、これを「曳船の船体・機関の隠れた欠陥」と読み替えることは考えられないので、9号は削除すべきである。
- ・「船舶の隠れた欠陥」は、船舶の発航時の不堪航の問題と立法者が解しているように、16条の堪航性に関する規定でカバーされるので9号は不要である。
- ・17条は、曳航中の船主の注意義務を規定しているものであるから、曳航中に曳船が不堪航になった場合を規定することが、誤りであるということではできない。船主は、曳航中に船体・機関に隠れた欠陥を生じこれから損害が発生したことを立証することにより、責任を免れることを規定している

という位置付けが可能である。

- ・内航のように比較的短期間の航海で、船主が相当の注意をしても発見できない船体又は機関の隠れた欠陥が顕在化して、被曳航物に損害を生じさせるというようなことは稀なケースであるから、9号は不要ではないか。
- ・船舶保険普通約款13条では、相当の注意を払ったにもかかわらず発見できなかった「被保険船舶に存在する欠陥」によって生じた損害を、またイギリス協会期間建船舶保険約款6条2項2号では「any latent defect in the machinery or hull」により生じた損害を填補するとするように、船舶保険では「船体の隠れた欠陥」を独立した項目で扱っているの、9号は船舶保険の面からみても残すべきである。

新第17条【船主の義務と責任】第4項

4 第2項ただし書又は前項に規定する船主の免責事由により被曳航物が第三者に与えた損害について、船主が第三者に賠償義務を負い、これを履行したときは、荷主はその賠償額及び所要費用を、船主に対し補償しなければならない。

★本項に関連した保険が設計されることになっている。

新第18条【荷主の義務と責任】

第18条【荷主の義務と責任】

- 1 荷主及びその使用人は、曳出地発航の当時、被曳航物を曳航に堪える状態におくことについて相当の注意を尽くさなければならない。
- 2 荷主及びその使用人が前項に規定する相当の注意を怠ったことにより生じた損害（曳船が第三者に与えた損害を含む）については、荷主が賠償責任を負う。

★2項の事例としては、被曳航物のバルブが閉まっていなかったために、浸水・沈没して生じる損害が考えられる。

新第19条【自己の損害と責任】

第19条【自己の損害と責任】

第16条、第17条及び第18条により、船主又は荷主のいずれかの当事者が責任を負う場合を除き、曳船に関する損害は、曳船が第三者に与えた損害を含め、船主が負担し、被曳航物に関する損害は、被曳航物が第三者に与えた損害を含め、荷主が負担する。

★新16条、17条及び18条で責任を負う以外の損害については「自損自弁」ということを念のために規定化した。これらについては、9条での保険で填補することになる。

★参 考

① TOWCON18条の骨子

1項 (a) 曳船の船長、乗組員その他曳船側の者、船主が手配した上乗人他、曳船に乗船している

船主手配の者、これらの者の死傷から生じた賠償責任は船主が負う。(b) 被曳航物の船長、乗組員その他荷主側の者、被曳航物の上乗人他、これらの者の死傷から生じた賠償責任は荷主が負う。

2項 (a) 曳船又は曳船上の財物に生じた損害、曳船が原因となった第三者損害、曳船の船骸撤去等及び汚染防除は船主の責任負担。これらの損害から発生した第三者賠償請求で荷主が負担したものは、船主が荷主に補償。(b) 被曳航物の損害、被曳航物が原因となった第三者損害、これらから生じた傭船者又は第三者の損害、被曳航物の撤去等及び汚染防除は荷主の責任負担。これらの損害から発生した第三者賠償請求で船主が負担したものは、荷主が船主に補償。

3項 間接損害、結果損害に対しては両当事者とも相手当事者に責任を負わない。

4項 法律上の責任制限及び免責の利益は、享受できる。

② 新16条ないし19条の下での「事故原因別」「損害の種類別」による責任負担者

新曳航契約書の下での「事故原因別」「損害の種類別」による責任負担者

事故原因 \ 損害の種類	曳船の損害	曳船が第三者に与えた損害	被曳航物(含搭載物)の損害	被曳航物(含搭載物)が第三者に与えた損害
発航時の曳船の堪航性に関する相当注意義務違反 (§16)	船主	船主	船主	船主
航海過失(故意・重過失を除く)火災(船主の故意・過失を除く) (§17②)	船主	船主	荷主	荷主
航海過失(故意・重過失による)火災(船主の故意・過失による) (§17②)	船主	船主	船主	船主
天災等 9項目の事由 (§17③、④)	船主	船主	荷主	荷主
発航時の被曳船の堪航性に関する相当注意義務違反 (§18)	荷主	荷主	荷主	荷主
上記以外の事由 (§19)	船主	船主	荷主	荷主

第20条【代船】

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、予め代船の主要目及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。

第20条【代船】

船主は、やむを得ない事情があるときは、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、あらかじめ代船の主要目及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。

★審議

改定意見として「被曳航物が工事関係の物であるときは、工事の許可申請の段階で曳船を登録する。

そのため船主都合により代船を出されると工事主体者からクレームがつくので、代船はあくまでもやむを得ない処置であることを明示すべき」があり、これを審議したところ、改定意見を採用し「やむを得ない事情があるときは、」を挿入した。

第21条【契約違反】

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

第21条【契約違反】

本契約に違反した者は、本契約に別段の規定がない限り、相手方がこれによって被った損害を賠償しなければならない。

★審議

「規定内容が漠然としているので具体的な内容にするか、当然の内容であるので削除すべき」との改定意見があり、これを検討した。

当然すぎる規定ではあるが、本条がないと、本契約に規定のある契約違反以外については損害賠償を請求できないと誤解されるおそれがあるからとして、規定を存置することとした。本契約に規定のある契約違反はその規定による旨のただし書「本契約に特段の規定がない限り」を加えた。

新第22条【損害の通知】

第22条【損害の通知】

損害賠償請求者は、被曳航物の引渡しが行われた日又は曳航契約が打ち切られた日より60日以内に書面（ファックス、テレックスを含む）で請求を通知し、かつ、同じく1年以内に第23条に基づき仲裁の申立てを行わないときは、請求の権利を失う。

★審議

曳航契約書の法的性格が明確でないため、曳航に関しての責任が商事債権に關するとされた場合は、時効は5年となる。5年では当事者の負担が大きすぎるとされ、運送契約での1年の短期消滅時効にならない、1年の期限をもって本契約の当事者の責任は消滅させることにした。

★参考

TOWCONでは損害賠償請求の通知期間を6ヵ月としている。NIPPONTOWでは「目的地で被曳航物の到着日又は曳航の終了日から14日以内」に請求しなければならないと規定する。

第23条【仲裁】

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には、各当事者は、社団法人日本海運集会所（東京／神戸）[2字抹消]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。

第23条 [仲裁]

1 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、10欄記載の地において社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会に仲裁判断を依頼し、仲裁人の判断を最終のものとしてこれに従う。

2 仲裁人の選任、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海事仲裁委員会の海事仲裁規則による。

★現在使用されている仲裁条項にあわせた改定で、内容的には大きな変更はない。

その他の検討

- ① 準拠法を規定してはどうかとの提案があった。しかし、準拠法を日本と特定してしまうと、日本の曳航に関する判例が少ないことと、紛争を仲裁で解決するにあたり、各国の曳航に関する法や慣習、慣行の検討を遮断することにもなりかねないこと、また本契約書が仲裁地を日本（東京又は神戸）としていること、契約締結地もほぼ日本であることを前提としていることにより、今回の改定では準拠法の規定を見送った。
- ② NIPPONTOWの改定も改定委員会で審議されることであったが、TOWCONが世界的に普及し、日本においても外航曳航にはTOWCONが使用されている現状では、NIPPONTOWを改定しても使用されないことが確実視されるため、改定を断念した。その代わり改定された本曳航契約書の英訳を作成のこととした。 ■