

英和対訳

“NYPE 2015” 逐条英和対訳 (1)

訳 弁護士 中村 紀夫
 弁護士 廣中 太一
 (小川総合法律事務所)

本書式は、NYPE 1993 の改訂版であり、NYPE2015 書式サンプル、条項注釈は、以下の BIMCO のホームページに掲載されている。なお、ラインナンバーは、編集上、「1-17」のように範囲で表示した。
https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Time_Charter_Parties/NYPE_2015.aspx

© 2015, the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA).
Jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF



ASBA



BIMCO

SMF Singapore Maritime Foundation

NYPE 2015 TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form

November 6th, 1913 –Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th 1981; September 14th 1993; June 3rd, 2015.

1 - 17 THIS CHARTER PARTY, made and concluded in this day of 20
Between of
as *Registered Owners/*Disponent Owners/*Time Chartered Owners (the “Owners”) of the Vessel described below
**delete as applicable*
Name:
IMO Number:
Flag:
Built (year):
Deadweight All Told: metric tons
(For Vessel's charter party description see Appendix A (Vessel Description)),

NYPE 2015

定期傭船契約書

ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ書式

1913年11月6日発行—1921年10月20日；1931年8月6日；1946年10月3日改定
1981年6月12日；1993年9月14日；2015年6月3日改定

本傭船契約は、.....において、本.....年.....月.....日、以下に記載された本船の
*登録船主／*管理船主／*定期傭船船主（“船主”）.....と傭船者.....（“傭船者”）との間で締
結された。

*適宜抹消のこと。

船名：

IMO 番号：

国籍：

建造（年）：

重量トン数合計： メトリックトン

（本船の傭船契約における明細については別表 A（船舶明細）を参照のこと。）

and Charterers of (the “Charterers”)

This Charter Party shall be performed subject to all the terms and conditions herein consisting of this main body including any additional clauses and addenda, if applicable, as well as Appendix A attached hereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of any additional clauses and Appendix A shall prevail over those of the main body to the extent of such conflict, but no further.

18 - 36

1. Duration / Trip Description

- (a) The Owners agree to let, and the Charterers agree to hire, the Vessel from the time of delivery, for within below mentioned trading limits.
- (b) Trading Limits - The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within the following trading limits as the Charterers shall direct.
- (c) Berths - The Vessel shall be loaded and discharged in any safe anchorage or at any safe berth or safe place that the Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat.
- (d) The Vessel during loading and/or discharging may lie safely aground at any safe berth or safe place where it is customary for vessels of similar size, construction and type to lie at the following areas/ports (*if this space is left blank then this sub-clause 1(d) shall not apply*), if so requested by the Charterers, provided it can do so without suffering damage.

The Charterers shall indemnify the Owners for any loss, damage, costs, expenses or loss of time, including any underwater inspection required by class, caused as a consequence of the Vessel lying aground at the Charterers' request.

- (e) Sublet - The Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.

37 - 61

2. Delivery

- (a) The Vessel shall be delivered to the Charterers at (*state port or place*).
- (b) The Vessel on delivery shall be seaworthy and in every way fit to be employed for the intended service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear simultaneously, and, with full complement of Master, officers and ratings who meet the Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) requirements for a vessel of her tonnage.
- (c) The Vessel's holds shall be clean and in all respects ready to receive the intended

本傭船契約は、追加条項、付加条項を含む本文と別表 A により構成されるすべての契約条件に従って履行される。契約条件相互に矛盾がある場合は、矛盾のある限度で常に追加条項及び別表 A が本文に優先するが、それ以外の部分についてはこの限りではない。

1. 期間／航海明細

- (a) 船主は、本船引渡しの時から期間、以下に記載された就航区域内において、本船を傭船に供し、傭船者はこれを傭船することに合意する。
- (b) 就航区域 - 本船は、傭船者の指示により、就航区域 内の安全な港及び場所間の適法な航海に使用される。
- (c) バース - 本船は、傭船者又はその代理人が指図する安全な錨地、安全なバース又は安全な場所において船積及び荷揚を行う。ただし、本船が常時浮揚し、安全に到着、碇泊及び発航できることを要する。
- (d) 本船は、傭船者から要求された場合、以下の海域／港 (当該欄が空白の場合、本1条(d)は適用されない) の、類似の寸法、構造及び型式の船舶が着底することが慣習となっている安全なバース又は安全な場所に着底することができる。ただし、損傷を受けずにこれが可能な場合に限る。

傭船者は、その要求に従って本船が着底した結果生ずる、船級が要求する船底検査を含む一切の損失、損害、費用又は時間喪失につき船主を補償する。

- (e) 再傭船 - 傭船者は、本傭船契約の期間の全部又は一部につき、本船を再傭船に供することができる。ただし、傭船者は、本傭船契約の履行義務を免れない。

2. 引渡し

- (a) 本船は、..... において傭船者に引渡される。
- (b) 本船は、引渡し時、堪航性を備え、あらゆる点において意図する業務への使用に適すると共に、水バラスト及び全ての荷役装置を同時に稼働するに十分な動力を具備し、本船規格に従った「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準」(STCW)の要件に適合した船長、職員、部員を乗船させなければならない。
- (c) 以下の時点において、本船船艙は清掃され、あらゆる点において、意図する貨物、又は仮に意図す

cargo, or if no intended cargo, any permissible cargo:

(i) On *delivery; or

(ii) On *arrival at first loading port if different from place of delivery. If the Vessel fails hold inspection then the Vessel shall be off-hire from the time of rejection until the Vessel has passed a subsequent inspection.

**(c)(i) and (c)(ii) are alternatives; delete as appropriate. If no deletion then Sub-clause (c)(i) shall apply.*

(d) The Owners shall keep the Charterers informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the Vessel at the delivery port or place, the Owners shall serve the Charterers with days' approximate and days' definite notices of the Vessel's delivery. Following the tender of any such notice the Owners shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow delivery to occur on or before the date notified. The Owners shall give the Charterers and/or their local agents notice of delivery when the Vessel is in a position to come on hire.

Vessel itinerary prior to delivery:

(e) Acceptance of delivery of the Vessel by the Charterers shall not prejudice their rights against the Owners under this Charter Party.

62 - 66

3. Laydays/Cancelling

If required by the Charterers, time on hire shall not commence before (local time) and should the Vessel not have been delivered on or before (local time) at the port or place stated in Sub-clause 2(a), the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party at any time but not later than the day of the Vessel's notice of delivery.

67 - 77

4. Redelivery

(a) The Vessel shall be redelivered to the Owners in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, at (*state port or place*)

(b) The Charterers shall keep the Owners informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the Vessel at the redelivery port or place, the Charterers shall serve the Owners with days' approximate and days' definite notices of the Vessel's redelivery. Following the tender of any such notices the Charterers shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow redelivery to occur on or before the date notified.

(c) Acceptance of redelivery of the Vessel by the Owners shall not prejudice their rights

る貨物がない場合は許容される貨物の積取準備が整っていなければならない。

(i) *引渡時、又は

(ii) *引渡場所と最初の船積港が異なる場合は、最初の船積港到着時。本船がホールド検査に不合格となった場合、本船は拒否された時点からその後の検査に合格するまでの間オフハイヤーとなる。

* (c)(i) 及び (c)(ii) は選択制であり、適宜抹消のこと。抹消されない場合、本条 (c)(i) を適用のこと。

- (d) 船主は傭船者に対し、本船の動静を通知する。船主は、本船が引渡港又は場所に到着する前、傭船者に対し、引渡 日前の概算通知、及び 日前の確定通知を送達する。船主は、かかる通知以降、本船の引渡しが、通知された引渡日以前に実施されることが合理的に期待される航海指図のみを本船に与え、あるいは与えることを許容する。船主は、傭船者又はその現地代理店に対し、本船がオンハイヤーとなった地点で引渡通知を行う。

本船引渡前の動静：

- (e) 傭船者による本船引渡しの受諾は、本傭船契約における傭船者の船主に対する権利を阻害しない。

3. レイデイズ／解除

傭船者から要求がある場合、オンハイヤーの時間は (現地時間) より前に開始しない。本船が (現地時間) までに、本2条 (a) に記載の港又は場所にて引渡されない場合、傭船者は、本船引渡通知の日までの間、本傭船契約をいつでも解除する権利を有する。

4. 返船

- (a) 本船は、..... において、通常の損耗を除き、傭船開始時と同様の良好な状態で、船主に返船される。

- (b) 傭船者は船主に対し、本船動静を通知する。傭船者は、本船が返船港又は場所に到着する前、船主に対し、返船 日前の概算通知及び 日前の確定通知を送達する。傭船者は、かかる通知以降、本船の返船が、通知された返船日以前に実施されることが合理的に期待される航海指図のみを本船に与え、あるいは与えることを許容する。

- (c) 船主による本船返船の受諾は、本傭船契約における船主の傭船者に対する権利を阻害しない。

against the Charterers under this Charter Party.

78 - 89 **5. On/Off-Hire Survey**

Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining the quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree.

If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party.

Any time lost as a result of the on-hire survey shall be for the Owners' account and any time lost as a result of the off-hire survey shall be for the Charterers' account.

90 - 112 **6. Owners to Provide**

(a) The Owners shall provide and pay for the insurances of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, boiler water and lubricating oil; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew/crew visas; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of Master, officers and ratings.

(b) The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates relating to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear. Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.

Owners shall also provide and maintain such Certificates of Financial Responsibility for oil pollution to permit the Vessel to trade within the agreed limits as may be required at the commencement of the Charter Party. However, in the event that, at the time of renewal, a Certificate of Financial Responsibility is unavailable in the market place, or, the premium for same increases significantly over the course of the Charter Party, then Owners and Charterers shall discuss each with the other to find a mutually agreeable solution for same, failing such solution the port(s) that require said Certificate of Financial Responsibility are to be considered as added to the Vessel's trading exclusions. (See also Clause 18 (Pollution)).

(c) The Vessel to work night and day if required by the Charterers, with crew opening

5. オン／オフハイヤー検査

他に別段の合意がある場合を除き、両当事者は、本船の引渡し及び返船の前に、各自の費用負担でそれぞれ検査人を選任し、それらの検査人は、本船上の燃料の量及び本船の状態を確認するため、最初の船積港／最後の荷揚港までにオンハイヤー／オフハイヤー検査を共同で実施する。両検査人は検査毎に1通の報告書を作成し、署名する。ただし、検査人間で合意できない項目を記載した別個の報告書を提出する権利を妨げない。

一方の当事者が検査に代表者を立会わず、共同の検査報告書に署名させない場合、当該当事者は他の当事者の作成した報告書の調査結果につき、あらゆる点で拘束される。

オンハイヤー検査の結果生じた時間喪失は船主勘定とし、オフハイヤー検査で生じた時間喪失は傭船者勘定とする。

6. 船主負担費目

- (a) 他に別段の合意がある場合を除き、船主は、本船の保険、一切の食料品、船室、甲板、機関室、その他ボイラー水、潤滑油を含む必要な全ての船用品を手配してその費用を支払い、乗組員の給料、乗組員の雇入、雇止にかかる領事館費、乗組員にかかる港費、査証費を支払う他、傭船期間中、本船の船級を維持し、船体、機関及び属具備品を十分な稼働状態に置き、船長、職員及び部員の定員を確保する。
- (b) 船主は、国際トン数証書、スエズ・パナマトン数証書、船籍証明書及び本船装備の強度、安全性及び／又は保守性に関する証明等、本船が合意された就航区域内を航行する際に必要とされる本船に関する一切の書類を手配する。これら書類は本傭船契約期間中必要に応じて保持される。

また、船主は、本傭船契約の開始時に必要とされる、合意された就航区域内の本船航行に必要な油濁に関する賠償資力証明書を手配し、これを保持する。ただし、更新時、賠償資力証明書が市場で無効となるか、あるいはその保険料が本傭船契約期間中に著しく増加した場合、船主及び傭船者は、相互に合意可能な解決策を議論する。解決策を見出すことができなかった場合、かかる賠償資力証明書が必要とされる港は、本船の就航除外区域に加えられたものと看做される（18条（汚染）参照）。

- (c) 本船は、傭船者が要求する場合は昼夜稼働し、また、要請があり、かつ陸上作業規則が許容する場

and closing hatches, when and where required and permitted by shore labor regulations, otherwise shore labor for same shall be for the Charterers' account.

113 - 128 7. Charterers to Provide

- (a) The Charterers, while the Vessel is on-hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory garbage disposal), compulsory gangway watchmen and cargo watchmen, compulsory and/or customary pilotages, canal dues, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners.
- (b) Fumigations ordered because of illness of the crew or for infestations prior to delivery under this Charter Party shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account.
- (c) The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage, lashing materials and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage, fittings and lashing materials at their cost and in their time.

129 - 139 8. Performance of Voyages

- (a) Subject to Clause 38 (Slow Steaming) the Master shall perform the voyages with due despatch and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashings, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.
- (b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in appointments.

140 - 238 9. Bunkers

- (a) Bunker quantities and prices

* (i) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery or any termination of this Charter Party, shall take over and pay for all bunkers remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel's bunker tank capacities shall be at the Charterers'

合には船員によりハッチの開閉を行う。それ以外の場合、ハッチ開閉に係る陸上作業は傭船者勘定とする。

7. 傭船者負担費目

- (a) 他に別段の合意がある場合を除き、傭船者は、本船の傭船期間中、全ての燃料を手配し、かつその代金を支払う。(強制廃棄物処分を含む) 港費、強制見張り、貨物見張り、強制及び／又は慣習の水先人料、運河通航税、曳航料、代理店料、手数料、領事館費(各乗組員及び本船の国籍に関するものを除く)、その他6条に記載されたものを除くすべての通常の費用を支払う。ただし、(天候上の理由を除き)本船の責めに帰すべき事由にて入港した場合、生じたすべての費用は船主が負担する。
- (b) 乗組員の病気又は本傭船契約における本船引渡前の感染を理由として燻蒸消毒を命じられた場合、その費用は船主勘定とする。本傭船契約における本船使用中の積載貨物又は寄港を理由として燻蒸消毒を命じられた場合、その費用は傭船者勘定とする。
- (c) 傭船者は、必要な荷敷材及び固縛材、及び特別の航海又通常でない貨物に必要な追加属具を手配し、その費用を支払う。船主は、既に本船上にある一切の荷敷材の使用を傭船者に許可する。傭船者は、返船前に、その費用と時間により自身の荷敷材、艀装品及び固縛材を撤去する。

8. 航海の遂行

- (a) 38条(減速航海)における制限の下、船長は、相当な迅速さをもって航海を遂行し、本船の乗組員をもって慣習上なすべき一切の助力を提供する。船長は、英語に精通し、(船主により任命されたとはいえ)本船の使用及び代理業務に関して傭船者の指図に従う。傭船者は、自己の危険と費用により、船長の監督の下、船積、積付、荷ならし、ラッシング、荷敷、アンラッシング、荷揚及び検数を含むすべての貨物取扱を実施する。
- (b) 傭船者に船長又は職員の行為を不満足とする合理的な理由がある場合、船主はその苦情の明細を受取り次第、その事実を調査し、必要なときは、その選任を変更する。

9. 燃料

- (a) 燃料の量及び価格

* (i) 傭船者は引渡しの際、船主は返船又は本傭船契約終了の際、本船に残存するすべての燃料を以下の条件で引き取り、その代金を支払う。本船燃料タンクは傭船者が使用する。引渡/返船時の燃料油の量及び価格は とする。

disposal. Bunker quantities and prices on delivery /redelivery to be

*(ii) The Owners shall provide sufficient bunkers onboard to perform the entire time charter trip. The Charterers shall not bunker the Vessel, and shall pay with the first hire payment for the mutually agreed estimated bunker consumption for the trip, namely metric tons at (price). Upon redelivery any difference between estimated and actual consumption shall be paid by the Charterers or refunded by the Owners as the case may be.

*(iii) The Charterers shall not take over and pay for bunkers Remaining On Board at delivery but shall redeliver the Vessel with about the same quantities and grades of bunkers as on delivery. Any difference between the delivery quantity and the redelivery quantity shall be paid by the Charterers or the Owners as the case may be. The price of the bunkers shall be the net contract price paid by the receiving party, as evidenced by suppliers' invoice or other supporting documents.

**(i), (ii) and (iii) are alternatives; delete as applicable. If neither Sub-clause (i), (ii) nor (iii) is deleted then Sub-clause (i) shall apply.*

(b) Bunkering Prior to Delivery/Redelivery

Provided that it can be accomplished at ports of call, without hindrance to the working or operation of or delay to the Vessel, and subject to prior consent, which shall not be unreasonably withheld, the Owners shall allow the Charterers to bunker for their account prior to delivery and the Charterers shall allow the Owners to bunker for their account prior to redelivery. If consent is given, the party ordering the bunkering shall indemnify the other party for any delays, losses, costs and expenses arising therefrom.

(c) Bunkering Operations and Sampling

(i) The Chief Engineer shall co-operate with the Charterers' bunkering agents and fuel suppliers during bunkering. Such cooperation shall include connecting/disconnecting hoses to the Vessel's bunker manifold, attending sampling, reading gauges or meters or taking soundings, before, during and/or after delivery of fuels.

(ii) During bunkering a primary sample of each grade of fuels shall be drawn in accordance with the International Maritime Organization (IMO) Resolution Marine Environment Protection Committee (MEPC) MEPC.182(59) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with the Marine Pollution Convention (MARPOL) 73/78 Annex VI or any subsequent amendments thereof. Each primary sample shall be divided into no fewer than five (5) samples; one sample of each grade of fuel shall be retained on board for MARPOL purposes and the remaining samples of each grade distributed between the Owners, the Charterers and the bunker suppliers.

(iii) The Charterers warrant that any bunker suppliers used by them to bunker the

* (ii) 船主は、全ての定期傭船航海の遂行に十分な燃料を本船に提供する。傭船者は補油を行わず、第1回傭船料支払時に、双方が合意した航海の予想消費燃料量、即ち メトリックトン、価格 を支払う。予想消費燃料量と実際消費の差は、返船後、適宜傭船者が支払い、又は船主が返金する。

* (iii) 傭船者は本船内に残存する燃料を引き取らず、その代金を支払わないが、引渡時と同様の量及びグレードの燃料と共に本船を返船する。本船引渡時と返船時の量に差がある場合、適宜傭船者又は船主がその代金を支払う。燃料の価格は、受領当事者が支払った正味契約価格とし、供給者の請求書その他関係書類により証明される。

* (i)(ii)(iii) は選択制であり、適宜抹消のこと。抹消されない場合は、本条項 (i) を適用のこと。

(b) 傭船開始前 / 返船前の燃料補油

本船の稼働を妨げず又は遅延させることなく、また寄港先で実施可能である限り、事前の同意を条件として（ただし不合理に拒否できない）、船主は、傭船者に対し、傭船者費用において引渡前の補油を認め、傭船者は、船主に対し、船主費用において返船前の補油を認める。同意が得られた場合、補油を指示した当事者は、これにより生じた遅延、損害、費用につき相手方を補償する。

(c) 補油作業及びサンプリング

(i) 機関長は補油の間、傭船者の補油代理人及び燃料供給者に協力する。この協力は燃料油供給の前後又はその間の本船の燃料マニホールドへのホースの接続 / 取外し、サンプリング立会い、ゲージ又はメーターの読取り又は計測を含む。

(ii) 補油の間、燃料油の各グレードの一次サンプルは MARPOL 73/78 付属書 VI 遵守の決定のための IMO 決議 MEPC.182(59) による燃料油サンプリング・ガイドライン（その改訂版を含む）に従って採取される。各一次サンプルは少なくとも5つのサンプルに分割され、各グレードの燃料油サンプルのうちの1つを MARPOL 遵守のため本船で保管し、各グレードの残りのサンプルを船主、傭船者及び燃料供給者に分配する。

(iii) 傭船者は本船に燃料油を供給する燃料供給者が上記 (c)(ii) の規定に従うことを保証する。

Vessel shall comply with the provisions of Sub-clause (c)(ii) above.

(iv) Bunkers of different grades, specifications and/or suppliers shall be segregated into separate tanks within the Vessel's natural segregation. The Owners shall not be held liable for any restriction in bunker capacity as a result of segregating bunkers as aforementioned.

(d) Bunker Quality and Liability

(i) The Charterers shall supply bunkers of the agreed specifications and grades: The bunkers shall be of a stable and homogeneous nature and suitable for burning in the Vessel's engines and/or auxiliaries and, unless otherwise agreed in writing, shall comply with the International Organization for Standardization (ISO) standard 8217:2012 or any subsequent amendments thereof. If ISO 8217:2012 is not available then the Charterers shall supply bunkers which comply with the latest ISO 8217 standard available at the port or place of bunkering.

(ii) The Charterers shall be liable for any loss or damage to the Owners or the Vessel caused by the supply of unsuitable fuels and/or fuels which do not comply with the specifications and/or grades set out in Sub-clause (d)(i) above, including the off-loading of unsuitable fuels and the supply of fresh fuels to the Vessel. The Owners shall not be held liable for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption nor for any time lost and any other consequences arising as a result of such supply.

(e) Fuel Testing Program

Should the Owners participate in a recognized fuel testing program one of the samples retained by the Owners shall be forwarded for such testing. The cost of same shall be borne by the Owners and if the results of the testing show the fuel not to be in compliance with ISO 8217:2012, or any subsequent amendment thereof, or such other specification as may be agreed, the Owners shall notify the Charterers and provide a copy of the report as soon as reasonably possible.

In the event the Charterers call into question the results of the testing, a fuel sample drawn in accordance with IMO Resolution MEPC.96(47) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 or any subsequent amendments thereof, shall be sent to a mutually agreed, qualified and independent laboratory whose analysis as regards the characteristics of the fuel shall be final and binding on the parties concerning the characteristics tested for. If the fuel sample is found not to be in compliance with the specification as agreed in the paragraph above, the Charterers shall meet the cost of this analysis, otherwise same shall be for the Owners' account.

(f) Bunker Fuel Sulphur Content

(i) Without prejudice to anything else contained in this Charter Party, the Charterers

(iv) 異なるグレード、仕様又は供給者の燃料油は本船の既存仕様の範囲で別個のタンクに積載される。前記の燃料分離の結果生ずる燃料収容量の制限につき船主は責任を負わない。

(d) 燃料の質及び責任

(i) 備船者は、合意された仕様・グレードの燃料 を供給する。

燃料は、安定かつ均質のもので本船の主機及び補機の使用に適し、かつ、他に書面による別段の合意のない限り、国際標準化機構 (ISO) 標準 8217:2012 又は以降の改訂版に適合しなければならない。ISO8217:2012 に適合する燃料が入手できない場合、備船者は、補油港又は地で入手できる最新の ISO8217 標準に適合する燃料を供給する。

(ii) 備船者は、不適当な燃料油及び／又は上記 (d)(i) に規定する仕様・グレードに適合しない燃料油の供給によって船主乃至本船に生じた損害（不適当な燃料油の抜き取り及び新たな燃料油の供給を含む）につき責任を負う。船主は、そのような燃料油の供給に起因する本船の航海速度の低下及び／又は燃料消費量の増加及び時間の喪失その他の結果につき責任を負わない。

(e) 燃料油検査プログラム

船主が認知された燃料油検査プログラムに参加した場合、船主は保持するサンプルの1つを検査に提出する。その費用は船主が負担し、燃料油が ISO 8217-2012 又は以降の改訂版、又は合意されたその他の仕様への不適合との検査結果が示された場合、船主は備船者に通知し、できる限り合理的早期に報告書の写しを提供する。

備船者が検査結果に疑義を抱いた場合、MARPOL73/78 付属書 VI 遵守の決定のための IMO 決議 MEPC.96(47) による燃料油サンプリング・ガイドライン（その改訂版を含む）に従って採取した燃料油のサンプルを相互に合意した適正かつ独立した研究所に送付する。当該研究所の燃料油の特性に関する分析は、テストされた特性に関し当事者を確定的に拘束する。燃料油サンプルが上の段落に示した合意仕様に適合していないことが判明した場合、備船者が当該分析費用を負担し、それ以外の場合は船主が負担する。

(f) 燃料油の硫黄含量

(i) 本備船契約の他の条項を阻害することなく、本船が排出規制地域への航行を指図された場合、備

shall supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to comply with the maximum sulphur content requirements of any emission control area when the Vessel is ordered to trade within that area.

The Charterers also warrant that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker surveyors used by the Charterers to supply such bunkers shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI, including the Guidelines in respect of sampling and the provision of bunker delivery notes.

The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply with this Sub-clause (f)(i).

(ii) Provided always that the Charterers have fulfilled their obligations in respect of the supply of fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Owners warrant that:

1. the Vessel shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI and with the requirements of any emission control area; and
2. the Vessel shall be able to consume fuels of the required sulphur content, when ordered by the Charterers to trade within any such area.

Subject to having supplied the Vessel with fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Charterers shall not otherwise bear any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Vessel's failure to comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI.

(iii) For the purpose of this Clause, "emission control area" shall mean an area as stipulated in MARPOL Annex VI and/or an area regulated by regional and/or national authorities such as, but not limited to, the European Union (EU) and the United States (US) Environmental Protection Agency.

(g) Grades and Quantities of Bunkers on Redelivery

Unless agreed otherwise, the Vessel shall be redelivered with the same grades and about the same quantities of bunkers as on delivery; however, the grades and quantities of bunkers on redelivery shall always be appropriate and sufficient to allow the Vessel to reach safely the nearest port at which fuels of the required types are available.

239 - 270 10. Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses

- (a) The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of per day or pro rata for any part of a day, commencing on and from the time of her delivery, as aforesaid, including the overtime of crew; hire to continue until the time of her redelivery to the Owners as per Clause 4 (Redelivery) (unless Vessel lost).

船者は、本船が当該地域の最大硫黄排出規制に常に適合できる仕様及びグレードの燃料を供給する。

傭船者はその使用する燃料供給者、燃料供給船運航者及び燃料検査人が、燃料供給につき MARPOL 付属書 VI 第 14/18 規則 (MARPOL 加盟国におけるサンプリング及び燃料引渡証に関するガイドラインを含む) を遵守することを保証する。

傭船者は傭船者の本条 (f)(i) 違反から生じる損失、責任、遅延、罰金、費用につき船主を補償する。

(ii) 傭船者が本条 (f)(i) に従って燃料を供給したことを条件に、船主は下記を保証する。

1. 本船が MARPOL 付属書 VI 第 14/18 規則及び排出規制地域における要件に適合していること、及び
2. 本船が排出規制地域内の航行を指図された場合、同地域で要求される硫黄含量の燃料を消費できること。

本条 (f)(i) に従って本船に燃料が供給された場合、傭船者は、本船が MARPOL 付属書 VI 第 14/18 規則を遵守しなかったことによる損失、遅延、罰金、費用について責任を負わない。

(iii) 本条項において、“排出規制地域” とは、MARPOL 付属書 VI 及び又は地域当局及び／又は国家当局により規制される地域 (欧州連合 (EU) 及び米国 (US) 環境保護庁を含むが、これらに限られない) をいう。

(g) 返船時の燃料グレード・量

他に別段の合意がある場合を除き、本船は引渡時と同じグレード、概ね同じ量の燃料と共に本船を返船する。ただし、返船時のグレード、量は、本船が必要とするタイプの燃料油を入手可能な最も近い港に到達するのに適切かつ十分なものでなければならない。

10. 傭船料率；ホールドクリーニング；通信；食料及び諸費用

- (a) 傭船者は、本船の使用及び傭船の対価として、前記本船引渡時から 1 日あたり、1 日に満たない時間については歩合により計算した金額、を支払う (船員の超過時間手当を含む)。傭船料の支払いは、4 条に規定する本船返船時まで継続する (本船が滅失した場合を除く)。

Unless otherwise mutually agreed, the Charterers shall have the option to redeliver the Vessel with unclean/unswept holds against a lumpsum payment of in lieu of hold cleaning, to the Owners (unless Vessel lost).

The Owners shall victual pilots and such other persons as authorized by the Charterers or their agents. While on-hire, the Charterers shall pay the Owners along with the hire payments, per thirty (30) days or pro rata, to cover all Communications, Victualing and Expenses properly incurred by the Vessel under the Charterers' employment.

For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of this Charter Party shall be adjusted to Coordinated Universal Time (UTC).

(b) Hold Cleaning/Residue Disposal

(i) The Charterers may request the Owners to direct the crew to sweep and/or wash and/or clean the holds between voyages and/or between cargoes against payment at the rate of per hold, provided the crew is able safely to undertake such work and is allowed to do so by local regulations. In connection with any such operation the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed. Time for cleaning shall be for the Charterers' account.

(ii) Unless this Charter Party is concluded for a single laden leg, all cleaning agents and additives (including chemicals and detergents) required for cleaning cargo holds shall be supplied and paid for by the Charterers. The Charterers shall provide the Owners with a dated and signed statement identifying cleaning agents and additives that, in accordance with IMO Resolution 219(63) Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V, are not substances harmful to the marine environment and do not contain any component known to be carcinogenic, mutagenic or reprotoxic.

(iii) Throughout the currency of this Charter Party and at redelivery, the Charterers shall remain responsible for all costs and time, including deviation, if any, associated with the removal and disposal of cargo related residues and/or hold washing water and/or cleaning agents and detergents and/or waste. Removal and disposal as aforesaid shall always be in accordance with and as defined by MARPOL Annex V, or other applicable rules.

271 - 313 11. Hire Payment

(a) Payment

Payment of Hire shall be made without deductions due to Charterers' bank charges so as to be received by the Owners or their designated payee into the bank account as follows in the currency stated in Clause 10 (Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses), in funds available to the Owners on the due date, fifteen (15) days in advance, and for the last fifteen (15)

他に別段の合意がある場合を除き、傭船者は、ホールドクリーニングの代わりに を一括支払することにより、ホールドクリーニングを行わずに本船を返船することができる（本船が滅失した場合を除く）。

船主は、水先人及び傭船者又はその代理人から権限を与えられた者に食料を提供する。傭船期間中、傭船者は、傭船料と共に、30日あたり、又は日割歩合により計算した金額を、傭船者の本船使用に伴い発生した通信費、食料費及び諸費用として船主に支払う。

計算の便宜上、引渡し、返船又は傭船終了の各時間は協定世界時（UTC）による。

(b) ホールドクリーニング／残渣処分

(i) 船員が作業を安全に実施でき、かつ現地の規則が許容する場合に限り、傭船者は、船主に対し、航海の前後あるいは荷揚後、1ホールドあたり を支払うことにより、船員によるホールドの掃清掃又は洗浄を要求することができる。船主は当該作業に関するホールドの拒否につき責任を負わない。クリーニングに要した時間は傭船者勘定とする。

(ii) 本傭船契約が1航海の傭船契約でない限り、ホールドクリーニングに必要な全ての洗浄剤、添加剤（化学薬品及び化学洗剤を含む）は傭船者が供給し、その代金を支払う。傭船者は、船主に対し、IMO 決議 219 (63) MARPOL 付属書 V の実施のためのガイドラインに従って、洗浄剤及び添加剤が海洋環境に害を与えない物質であり、発がん性、変異原性又は生殖毒性と認知される構成物を含んでいないことを確認した日付及び署名のあるステートメントを提出する。

(iii) 傭船者は、本傭船契約の期間中及び返船時、貨物関連の残渣又はホールド洗浄水、洗浄剤、化学洗剤及び／又は廃棄物の除去及び処分に伴う全ての費用及び時間（離路を含む）につき責任を負う。除去又は処分は常に MARPOL 付属書 V 又はその他の適用規則に従わなければならない。

11. 傭船料の支払

(a) 支払

傭船料の支払は、支払期日に船主が使用できる資金として、15日分を前払する方法により、最後の15日分又はそれ未満の部分については傭船料の概算額により、第10条（傭船料率；ホールドクリーニング；通信；食料及び諸費用）で規定される通貨をもって、船主又はその指定する受取人が傭船者の銀行手数料による控除なしに受領できるよう、以下の銀行口座：..... に対し行われる。上記の概算額が実際の時間に不足する場合、傭船料は、その差額につき、船主の要請がある場合には

days or part of same the approximate amount of hire, and should the same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the Owners. The first payment of hire shall be due on delivery.

(b) Grace Period

Where there is failure to make punctual payment of hire due, the Charterers shall be given by the Owners three (3) Banking Days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those three (3) Banking Days (as recognized at the agreed place of payment and the place of currency of the Charter Party) following the Owners' notice, the payment shall stand as punctual.

(c) Withdrawal

Failure by the Charterers to pay hire due in full within three (3) Banking Days of their receiving a notice from Owners under Sub-clause 11(b) above shall entitle the Owners, without prejudice to any other rights or claims the Owners may have against the Charterers:

(i) to withdraw the Vessel from the service of the Charterers;

(ii) to damages, if they withdraw the Vessel, for the loss of the remainder of the Charter Party.

(d) Suspension

At any time while hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, and Charterers hereby indemnify the Owners for all legitimate and justifiable actions taken to secure their interests, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account.

(e) Last Hire Payment

Should the Vessel be on her voyage towards port/place of redelivery at the time the last payment(s) of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the estimated time necessary to complete the voyage, including the deduction of estimated disbursements for the Owners' account before redelivery. Should said payments not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due.

Unless Sub-clause 9(a)(ii) or (iii) has been agreed, the Charterers shall have the right to deduct the value of bunkers on redelivery from last sufficient hire payment(s).

When the Vessel has been redelivered, any difference in hire and bunkers is to be

支払期限となる日毎に支払われる。備船料の初回支払は引渡日が期限となる。

(b) 猶予期間

支払期限にある備船料が遅滞なく支払われない場合、備船者は船主から（合意した支払場所において認められる）3銀行営業日以内に是正することを求める書面による通知を受けるものとし、船主の通知の時から（合意した支払場所及び備船契約の通貨の場所において認められる）3銀行営業日以内にこれを是正した場合には、その支払は遅延なく行われたものと看做す。

(c) 引揚

備船者が上記第11条(b)による船主の通知を受領してから3銀行営業日以内に備船料の全額を支払わない場合、船主は備船者に対して有する権利又は請求権を阻害されることなく以下の行為を行うことができる。

(i) 本船を備船者の運航から引き揚げること

(ii) 本船を引き揚げた場合、備船契約の残存期間につき損害賠償を請求すること

(d) 履行停止

船主は、備船料が未払であるときはいつでも、引き揚げの権利を妨げられることなく、この備船契約上のあらゆる義務の履行を停止することができ、船主はその結果について、事由の如何を問わず一切の責任を負わない。備船者は、船主の利益を保護するためになされた全ての合法かつ正当な行為について船主を補償する。この場合、備船料は引続き発生し、そのような履行停止によって生ずる一切の追加費用は備船者の負担とする。

(e) 最終備船料の支払

最終備船料の支払が期限となる時に本船が返船港/場所に向け航海中である場合、その支払は、返船までに船主負担として見積もられる支出の控除を含む航海を完了するために必要と見積もられる時間について行われる。その支払が実際の時間に不足する場合、備船料はその差額について支払期限となる日毎に支払われる。

上記第9条(a)(ii)又は(iii)が合意されない限り、備船者は十分な最終備船料の支払から返船時の燃料油価格を控除することができる。

本船が返船された場合、備船料及び燃料油の差額については、5銀行営業日以内に、事案に応じて船

refunded by the Owners or paid by the Charterers within five (5) Banking Days, as the case may be.

(f) Cash Advances

Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required by the Owners, subject to two and a half (2.5) per cent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

314 - 340 **12. Speed and Consumption**

- (a) Upon delivery and throughout the duration of this Charter Party the Vessel shall be capable of speed and daily consumption rates as stated in Appendix A in good weather on all sea passages with wind up to and including Force four (4) as per the Beaufort Scale and sea state up to and including Sea State three (3) as per the Douglas Sea Scale (unless otherwise specified in Appendix A). Any period during which the Vessel's speed is deliberately reduced to comply with the Charterers' orders/requirements (unless slow steaming or eco speed warranties have been given in Appendix A) or for reasons of safety or while navigating within narrow or restricted waters or when assisting a vessel in distress or when saving or attempting to save life or property at sea, shall be excluded from performance calculations.
- (b) The Charterers shall have the option of using their preferred weather routing service. The Master shall comply with the reporting procedure of the Charterers' weather routing service and shall follow routing recommendations from that service provided that the safety of the Vessel and/or cargo is not compromised.
- (c) The actual route taken by the Vessel shall be used as the basis of any calculation of the Vessel's performance.
- (d) If the speed of the Vessel is reduced and/or fuel oil consumption increased, the Charterers may submit to the Owners a documented claim limited to the estimated time lost and/or the additional fuel consumed, supported by a performance analysis from the weather routing service established in accordance with this Clause. The cost of any time lost shall be off-set against the cost of any fuel saved and vice versa.
- (e) In the event that the Owners contest such claim then the Owners shall provide copies of the Vessel's deck logs for the period concerned and the matter shall be referred to an independent expert or alternative weather service selected by mutual agreement, whose report shall take Vessel's log data and the Charterers' weather service data into consideration and whose determination shall be final and binding on the parties. The cost of such expert report shall be shared equally.

341 - 349 **13. Spaces Available**

- (a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than

主から返戻され又は傭船者から支払われる。

(f) 立替金

いかなる港における本船の通常の諸掛りに必要な現金は、船主の要求により、2.5%の手数料をもって傭船者が立替えることができ、そのような立替金は傭船料から控除される。ただし、傭船者はその立替金の使用について一切の責任を負わない。

12. 速度及び消費

- (a) (別表 A に異なる定めがある場合を除き) 引渡時及びこの傭船契約の期間中、本船は、ビューフォート風力階級の風力 4 以下かつダグラス海況階級の海況 3 以下の良好な天候の全航路において、別表 A に記載された速度及び日消費率を維持できる性能を有するものとする。傭船者の指示 / 要求に従うため (別表 A に減速航行又は経済速度の保証がある場合を除く)、又は安全上の理由により任意に本船の速度を減じた期間、狭い又は制限された水路内を航行する期間、又は危難に遭遇している船舶を援助し、又は海上において人命又は財産の救助を実施若しくは試みている期間は性能計算から除外される。
- (b) 傭船者は、自己の希望するウェザルーティングサービスを利用することができる。船長は、傭船者のウェザルーティングサービスの報告手続を遵守し、本船及び / 又は貨物の安全性が損なわれない限り、当該サービスからの最適航路推奨に従わなければならない。
- (c) 本船が取った実際の航路は、本船の性能に関する計算の基礎として利用される。
- (d) 本船の速度が低下し及び / 又は燃料油の消費が増加した場合、傭船者は、船主に対し、本条に従って設定されるウェザルーティングサービスからの性能分析に裏打ちされる証拠を伴った請求を行うことができる (ただし、見込まれる喪失時間及び / 又は消費された追加的燃料油に限る)。喪失した時間についての費用は、節約された燃料油の費用と相殺される (その逆も然り)。
- (e) 船主がそのような請求を争う場合、船主は該当期間についての本船の航海日誌の写しを提出し、その事案を相互の合意により選任した独立の専門家又は代替りのウェザーサービスに委ねるものとし、それらの者による鑑定書においては本船のログ記録及び傭船者のウェザーサービスの記録を斟酌し、その判断は最終かつ当事者を拘束するものとする。この鑑定書に関する費用は等分に負担する。

13. 使用可能な区域

- (a) 本船の船長、船員、部員、索具、艤装品、付属品、食料品、船用品及び燃料油のための適正かつ十

she can reasonably and safely stow and carry), also accommodation for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, ratings, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and bunkers.

- (b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature howsoever caused to the deck cargo which would not have arisen had the deck cargo not been loaded. Bills of Lading shall be issued as per Clause 31(c).

350 - 355 **14. Supercargo**

The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and meals same as provided for the Master's table. The Charterers and the supercargo are required to sign the standard letter of waiver and indemnity recommended by the Vessel's Protection and Indemnity Association before the supercargo comes on board the Vessel.

356 - 362 **15. Sailing Orders and Logs**

The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and shall furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.

363 - 370 **16. Cargo Exclusions**

The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise, excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry, and of ports of loading and discharge, and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive material,

371 - 392 **17. Off-Hire**

In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or ratings, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their sub-charterers, servants, agents or

分な場所のみを除き、本船の船艙、甲板、その他貨物用スペース（本船が合理的かつ安全な積付け及び運送をなし得る限度を超えない）、及びスーパーカーゴが乗船する場合にはその宿泊施設の全ての場所は、備船者の使用におかれる。

- (b) 甲板積貨物が運送される場合、船主は、原因の如何を問わず、甲板積貨物が船積みされていなければ生じなかったはずの甲板積貨物に生じた一切の損失、損害及び／又は責任について、その性質にかかわらず、備船者から補償を受けることができる。船荷証券は第 31 条 (c) に従って発行される。

14. スーパーカーゴ

備船者は、その責任において本船に乗船し、航海が極力迅速にて遂行されることを確認するスーパーカーゴを選任することができる。同人は、無償で船長と同等の居住施設及び供応を受ける。備船者及びスーパーカーゴは、スーパーカーゴが本船に乗船する前に本船の P&I クラブが推奨する標準の承諾書及び補償状に署名しなければならない。

15. 航海上の指図と航海日誌

備船者は、随時船長に対し書面により、英語を用いて全ての必要な指図及び航海指示を与えなければならない。船長は、航海に関する完全かつ正確な甲板部及び機関部の日誌を保持し（これらは備船者又はその代理人に帰属する）、要求がある場合には、本船の針路、航走距離及び燃料油消費量を記載した甲板部及び機関部の日誌の正本を備船者、その代理人又はスーパーカーゴに提供する。備船者から要求される日誌の抜粋は全て英語によるものでなければならない。

16. 除外貨物

本船は、その船籍国、船積又は荷揚する港、及び本船が通過せざるを得ない海域にある途中の国又は港の当局による要求又は勧告に従って運送する場合を除き、危険性、有害性、可燃性又は腐食性を有するものを除く適法な貨物の運送に使用される。上記の一般原則を阻害することなく、更に以下のものを特に除外する：あらゆる種類の家畜、武器、弾薬、爆発物、核及び放射性物質、.....

17. オフハイヤー

船員若しくは部員の不足及び／又は怠慢及び／又はストライキ、船用品の不足、火災、船体、機関若しくは備品の故障又は損傷、座礁、本船の差押えによる滞船（当該差押えが備船者、その再備船者、被用者、代理人又は下請契約者が責任を負うべき事由により生じた場合を除く）、本船の欠陥を理由とする外国船舶監督又はその他の監督当局による差し止め、貨物の固有の瑕疵、性質又は欠陥に起

sub-contractors are responsible), or detention by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies, or detention by average accidents to the Vessel or cargo, unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination, cleaning and/or painting of underwater parts and/or repair, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in Clause 22 (Liberties) hereunder, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off-hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.

Bunkers used by the Vessel while off-hire and the cost of replacing same shall be for the Owners' account and therefore deducted from the hire.

393 - 396 **18. Pollution**

The Owners shall provide for standard oil pollution coverage equal to the level customarily offered by the International Group of P&I Clubs, together with the appropriate certificates to that effect. (See also Clause 6 (Owners to Provide)).

397 - 400 **19. Drydocking**

The Vessel was last drydocked

Except in case of emergency or under Clause 52(b), no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.

401 - 403 **20. Total Loss**

Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.

404 - 407 **21. Exceptions**

The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and navigation, and errors of navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

408 - 410 **22. Liberties**

因しない本船又は貨物の海損事故による滞泊、水面下部分の検査、清掃及び／又は塗装及び／又は修繕のためのドライドック、又は、その他本船の完全な稼働を阻害する一切の同種の事由によって時間を喪失した場合、傭船料及び超過時間がある場合にはその支払は、それにより喪失した時間について停止する。本船が航海中に、貨物の事故又はこの傭船契約第 22 条（自由）で容認される場合以外の事由により、傭船者の指示又は指図に反して離路し又は引き返した場合、本船が離路を開始し又は引返し始めた時から、本船が再び同一又は目的地から等距離の地点に復帰し、そこから航海を再開する時まで傭船料の支払いは停止する。オフハイヤー中に本船が使用した全ての燃料油は船主の負担とする。悪天候のため港又は錨地に退避する場合、又は水深の浅い港、浅瀬のある河川又は港に就航した場合、本船の滞船及び／又はその滞船により生ずる費用は傭船者の負担とする。船体、機関又は機器のいかなる部分についての欠陥又は故障により航海において速度の低下がもたらされた場合には、これにより喪失した時間、その結果余分に消費した燃料油の費用、その他一切の証明できる超過費用は傭船料から控除することができる。

オフハイヤー期間に本船により消費された燃料及び再補給の費用は船主の負担となり、傭船料から控除される。

18. 汚染

船主は、P&I クラブ国際グループから通常提示される水準に等しい標準的汚濁補償をそれを証する適正な証書（第 6 条（船主による支給）を参照）と併せて提供しなければならない。

19. ドライドック

本船は、.....において最終ドライドックを実施した。

緊急の場合又は第 52 条 (b) に定める場合を除き、本傭船期間中にドライドックは実施しない。

20. 全損

本船が滅失した場合、前払金のうち未経過分（滅失又は最後に消息のあった日から起算する）は、直ちに傭船者に返還しなければならない。

21. 相互免責

この傭船期間中、天災、公敵、火災、君主、支配者及び人民による抑留、及び海上、河川、機器、ボイラー、航海についての一切の危険及び事故、並びに航海の過失については、常に相互に免責される。

22. 自由

The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.

411 - 420 **23. Liens**

The Owners shall have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights (including deadfreight and demurrage) belonging or due to the Charterers or any sub-charterers, for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.

The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessaries or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners.

421 - 423 **24. Salvage**

All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Owners' and the Charterers' expenses and crew's proportion.

424 - 430 **25. General Average**

General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and settled in US dollars in the same place as stipulated in Clause 54 (Law and Arbitration). The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of this Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and will include the "New Jason Clause" as per Clause 33(c). Time charter hire will not contribute to general average.

431 - 434 **26. Navigation**

Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

435 - 438 **27. Cargo Claims**

Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club NYPE Agreement 1996 (as amended 1 September 2011), or any subsequent modification or replacement thereof.

439 - 451 **28. Cargo Handling Gear and Lights**

本船は、水先人を乗船させ又は乗船させずに航行すること、曳航し又は曳航されること、遭難船舶を救援すること、及び人命並びに財産を救助する目的で離路することができる。

23. リーエン

船主は、この傭船契約の下で受け取るべき共同海損分担金を含む一切の金員につき、傭船者又は再傭船者に属する又はこれらに支払われるべき全ての貨物、再傭船料及び再運送賃（不積運賃及び滞船料を含む）の上にリーエンを有し、傭船者は、一切の前払金で未経過のもの及び直ちに返還されるべき過払い傭船料又は超過預り金につき、本船の上にリーエンを有する。

傭船者は、直接又は間接を問わず、船主が本船について有する権利及び利益に優先するようリーエン又は物的負担を承認せず、かつ存続を許容してはならない。傭船者は、この傭船期間中、港費及び燃料油を含め、いかなる供給品、船用品又はサービスを船主の信用貸しで調達しないことを保証する。

24. 救助

一切の遺棄物及び救助料は、船主費用、傭船者費用及び乗組員分配額を控除した後、船主と傭船者が均等に利益を享受する。

25. 共同海損

共同海損は、1994年ヨーク・アントワープ規則に従い、米国ドルをもって、本契約第54条（準拠法及び仲裁）に規定されるものと同じ場所において精算される。傭船者は、この傭船期間中に発行される全ての船荷証券中に、共同海損が1994年ヨーク・アントワープ規則に従って精算される旨の条項を定め、かつ第33条(c)に基づき「ニュージェイソン条項」を挿入することを保証する。定期傭船料は共同海損を分担しない。

26. 航海

この傭船契約の規定は、いずれも傭船者に対する本船の賃貸借として解釈されない。船主は、本船の航海、水先人及び曳船の行為、保険、乗組員及びその他の一切の事項について、自己の計算により航海を行う場合と同様に責任を負う。

27. 貨物クレーム

船主と傭船者との間の貨物クレームは、1996年インタークラブ・ニューヨーク・プロデューズ・エクスチェンジ協定（2011年9月1日改訂）又はそれ以後の改正又は差し替えに従って清算する。

28. 荷役用ギア及び照明

The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel providing lifting capacity as described in Appendix A (Vessel Description). The Owners shall also provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any cargo handling gear on board the Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off-hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on-hire, except for actual time lost.

452 - 469 **29. Solid Bulk Cargoes/Dangerous Goods**

- (a) The Charterers shall provide appropriate information on the cargo in advance of loading in accordance with the requirements of the IMO International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage to be put into effect. The information shall be accompanied by a cargo declaration summarising the main details and stating that the cargo is fully and accurately described and that, where applicable, the test results and other specifications can be considered as representative for the cargo to be loaded.
- (b) If a cargo listed in the IMO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code (website: www.imo.org) is agreed to be carried, the Charterers shall provide a dangerous goods transport document and, where applicable, a container/vehicle packing certificate in accordance with the IMDG Code requirements. The dangerous goods transport document shall include a certificate or declaration that the goods are fully and accurately described by the Proper Shipping Name, are classified, packaged, marked and labelled/placarded correctly and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations.
- (c) The Master shall be entitled to refuse cargoes or, if already loaded, to unload them at the Charterers' risk and expense if the Charterers fail to fulfil their IMSBC Code or IMDG Code obligations as applicable.

470 - 502 **30. BIMCO Hull Fouling Clause for Time Charter Parties**

- (a) If, in accordance with the Charterers' orders, the Vessel remains at or shifts within a place, anchorage and/or berth for an aggregated period exceeding:
 - (i) a period as the parties may agree in writing in a Tropical Zone or Seasonal Tropical Zone*; or

船主は別表 A (船舶明細) に記載された揚貨能力を提供する本船に荷役用ギアを装備する。船主は更に本船に船上用の夜間作業照明を提供するが、これらを超える船上の全ての追加の照明は傭船者の負担とする。傭船者は本船上にあるいずれの荷役用ギアを使用することができる。傭船者から要求がなされた場合、本船は昼夜作業を行い、積揚荷役作業中、全ての荷役用ギアは傭船者の使用に委ねられる。荷役用ギアの運転不能又は稼働能力不足が生じた場合、そのような運転不能又は稼働能力不足が傭船者のステバドアに原因がある場合でない限り、傭船者が実際に喪失した時間の範囲で本船はオフハイヤーと看做され、船主は、これにより生じたステバドアの待機料を支払う。傭船者から要求がなされた場合には、船主はこれに代わる陸上のギア装置の賃借料を負担するが、その場合、実際の時間喪失がある場合を除き本船はオンハイヤーを維持する。

29. 固体ばら積み貨物 / 危険品

- (a) 傭船者は、適切な積付け及び安全な運送を実施するために必要な予防手段を実施することができるように、IMO 国際海上固体ばら積み貨物 (IMSBC) コードの要求に従って、船積みに先立ち、貨物についての適切な情報を提供しなければならない。その情報には、主要明細を要約するとともに、その貨物を完全かつ正確に記載し、かつ (もし実施される場合には) 試験の成績及びその他の特性が船積みされる貨物の代表物と判断できる旨を記載した貨物申告書を付すことを要する。
- (b) IMO 国際海上危険物 (IMDG) コード (ウェブサイト: www.imo.org) に掲載された貨物の運送が合意された場合、傭船者は、IMDG コードの要求に従って、危険物明細書及び (該当する場合には) コンテナ / 車両危険物明細書を提供する。危険物明細書は、貨物が完全かつ正確に正式品名により記載され、正しく分類、包装、表示及び標札 / 標識がなされ、更に適用される国際的及び国内的法規に従ってあらゆる点において運送に適することの証明又は宣言を含むものでなければならない。
- (c) 傭船者が適用される IMSBC コード又は IMDG コードにおける義務の履行を怠った場合、船長は、貨物を拒否し、又は既に船積みされている場合には傭船者の危険及び費用において荷揚げすることができる。

30. 定期傭船のための BIMCO 船体汚損条項

- a) 本船が傭船者の指示に従って一つの場所、錨地及び / 又はバースに停泊又はその範囲内で移動する場合において、その期間の合計が以下を超える場合：
 - (i) 熱帯域又は季節帯域において当事者が書面により合意する期間*、又は

(ii) a period as the parties may agree in writing outside such Zones*

any warranties concerning speed and consumption shall be suspended pending inspection of the Vessel's underwater parts including, but not limited to, the hull, sea chests, rudder and propeller.

**If no such periods are agreed the default periods shall be 15 days.*

(b) In accordance with Sub-clause (a), either party may call for inspection which shall be arranged jointly by the Owners and the Charterers and undertaken at the Charterers' risk, cost, expense and time.

(c) If, as a result of the inspection either party calls for cleaning of any of the underwater parts, such cleaning shall be undertaken by the Charterers at their risk, cost, expense and time in consultation with the Owners.

(i) Cleaning shall always be under the supervision of the Master and, in respect of the underwater hull coating, in accordance with the paint manufacturers' recommended guidelines on cleaning, if any. Such cleaning shall be carried out without damage to the Vessel's underwater parts or coating.

(ii) If, at the port or place of inspection, cleaning as required under this Sub-clause (c) is not permitted or possible, or if the Charterers choose to postpone cleaning, speed and consumption warranties shall remain suspended until such cleaning has been completed.

(iii) If, despite the availability of suitable facilities and equipment, the Owners nevertheless refuse to permit cleaning, the speed and consumption warranties shall be reinstated from the time of such refusal.

(d) Cleaning in accordance with this Clause shall always be carried out prior to redelivery. If, nevertheless, the Charterers are prevented from carrying out such cleaning, the parties shall, prior to but latest on redelivery, agree a lump sum payment in full and final settlement of the Owners' costs and expenses arising as a result of or in connection with the need for cleaning pursuant to this Clause.

(e) If the time limits set out in Sub-clause (a) have been exceeded but the Charterers thereafter demonstrate that the Vessel's performance remains within the limits of this Charter Party the vessel's speed and consumption warranties will be subsequently reinstated and the Charterers' obligations in respect of inspection and/or cleaning shall no longer be applicable.

503 - 514 31. Bills of Lading

(a) The Master shall sign bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates' receipts. However, the Charterers or their agents may sign bills of lading or waybills on behalf of the Master, with the Owners'/Master's prior written authority,

(ii) そのような帯域の外で当事者が書面により合意する期間*

本船の船体、シーチェスト、舵及びプロペラを含む水面下部分の検査が未了の間は、速力及び燃料油消費に関する保証は停止する。

* 上記期間の合意がない場合、既定の期間は15日とする。

(b) 前記(a)に従って、各当事者は、検査を要求することができるが、これは船主及び傭船者が共同で手配し、かつ傭船者の危険、費用及び時間において実施する。

(c) 検査の結果、各当事者が水面下部分についての清掃を要求する場合、その清掃は、船主との協議の上で、傭船者の危険、費用及び時間により実施する。

(i) 清掃は常に船長の監督の下で行われ、水面下の船体のコーティングに関しては、清掃における塗料メーカーの推奨ガイドライン(もしあれば)に従う。そのような清掃は本船の水面下部分又はコーティングに損害を与えないように実施する。

(ii) 本(c)によって要求される清掃が検査の港又は場所において許可されず又は不可能である場合、若しくは傭船者が清掃の延期を選択した場合、速力及び燃料油消費の保証は清掃が完了するまでの間停止されたままとする。

(iii) 適切な施設及び器具が利用できるにもかかわらず、船主が清掃の許可を行わなかった場合、速力及び燃料油消費の保証は当該拒否の時点から回復する。

(d) 本条に従った清掃は、常に返船の前に実施されなければならない。傭船者がそのような清掃の実施を妨げられた場合には、当事者は返船の前まで、遅くとも返船の時に、本条項に従って清掃が必要になった又はこれに関連する船主の費用の全額かつ最終の一括支払額について協定する。

(e) 上記(a)に規定する期間制限が超過となったものの、その後、本船の性能がこの傭船契約の限度内に留まることを傭船者が証明した場合、本船の速力及び燃料油消費の保証はこれより後に回復し、傭船者の検査及び/又は清掃に関する義務はもはや適用されない。

31. 船荷証券

(a) 船長は、メーツ・レシートに従って、提示された貨物の船荷証券又は海上貨物運送状に署名する。しかし、傭船者又はその代理人は、船主/船長から書面による事前承諾を得た上で、常にメーツ・レシートに従って船荷証券又は海上貨物運送状に船長のために署名することができる。

always in conformity with mates' receipts.

- (b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or their agents or by the Master at their request.
- (c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at the Charterers' shippers' and Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel or her Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused."

515 - 525 **32. BIMCO Electronic Bills of Lading Clause**

- (a) At the Charterers' option, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper equivalent.
- (b) For the purpose of Sub-clause (a) the Owners shall subscribe to and use Electronic (Paperless) Trading Systems as directed by the Charterers, provided such systems are approved by the International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems shall be for the Charterers' account.
- (c) The Charterers agree to hold the Owners harmless in respect of any additional liability arising from the use of the systems referred to in Sub-clause (b), to the extent that such liability does not arise from Owners' negligence.

526 - 529 **33. Protective Clauses**

The following protective clauses shall be deemed to form part of this Charter Party and all Bills of Lading or waybills issued under this Charter Party shall contain the following clauses.

530 - 539 **(a) General Clause Paramount**

This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bill of lading, (or if no such enactments are mandatorily applicable, the terms of the Hague Rules shall apply) which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

and

- (b) 全ての船荷証券又は海上貨物運送状はこの傭船契約を損なわないものとし、傭船者は、この傭船契約と自己又はその代理人若しくはそれらの要請により船長が署名した船荷証券又は貨物海上運送状との間の不一致から生ずる全ての結果又は責任について船主を補償する。
- (c) 甲板積貨物を対象とする船荷証券には、「傭船者、荷送人及び荷受人の危険、費用及び責任において甲板上に船積みされたものであり、事由の如何を問わず、発生した損失、損害、費用又は遅延について、本船又は船主は責任を負わない。」旨の条項を規定する。

32. BIMCO 電子船荷証券条項

- (a) この傭船契約において示される船荷証券、海上貨物運送状及び荷渡指図書は、傭船者の選択により、紙片によるものと同等の効力を有する電子書式により発行、署名及び移転される。
- (b) 上記 (a) の目的のため、船主は、傭船者の指示に従って電子（ペーパーレス）取引システムに加入し、これを使用する。ただし、このシステムは P&I クラブ国際グループにより承認されたものとする。この取引システムへの加入及び／又はその使用のために生じる一切の費用は傭船者の負担とする。
- (c) 傭船者は、上記 (b) に規定するシステムの使用により生ずる一切の追加的な責任について、それが船主の過失により生じたものでない範囲において、船主に損害を与えないことに同意する。

33. 保護条項

以下の保護条項はこの傭船契約の一部と看做され、この傭船契約の下で発行される船荷証券又は海上貨物運送状は以下の条項を含むものとする。

(a) 一般至上条項

この船荷証券は、適用される合衆国海上物品運送法、ヘーグ規則又はヘーグ・ウィスビー規則、若しくはその他船荷証券の船積地又は仕向地を理由として強制的に適用される同種の国内法規によってその効力を有し（そのような規定が強制的に適用されない場合にはヘーグ規則の条項が適用される）、それらの規定がこの証券に撰取されるものと看做されるが、この証券に定めるいかなる事項も上記の法に基づく運送人の権利若しくは免責を放棄し、又はその責任を加重するものではない。この船荷証券のいずれかの規定が上記の法令と抵触するときは、その規定はその範囲において無効とし、その限りとする。

及び

540 - 552 (b) Both-to-Blame Collision Clause

“If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact.”

and

553 - 564 (c) New Jason Clause

“In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.”

(b) 双方過失衝突条項

“船舶が他船の過失及び本船の船長、海員、水先人又は運送人が使用する者の航海又は船舶の管理における行為、不注意又は怠慢の結果としてその他船と衝突したときは、この証券の下で運送される貨物の所有者は、運送人の他船若しくは非積載船又はその船主に対する一切の損失又は責任について運送人を補償する。ただし、そのような損失又は責任は、貨物所有者の損失、損害又は他の請求を代表し、他船若しくは非積載船又はその船主から賠償を受け又は受けるべきものであり、他船若しくは非積載船又はその船主が自らの損害の一部として積載船又は運送人に対し相殺、控除又は回収できるものであることを要する。上記の規定は、衝突した船舶又は物以外の又はこれに追加されるいかなる船舶又は物の所有者、運航者又は管理者に衝突又は接触について過失がある場合にも適用される。”

及び

(c) ニュージェイソン条項

“航海の開始前又は開始後に事故、危険、損害又は災害が発生した場合、その原因の如何を問わず、それが過失に起因するか否を問わず、これらに対し又はこれらの結果について運送人が法律、契約、その他により責任を負わないものである場合には、積荷、荷送人、荷受人又は積荷の所有者は運送人と共にこれにより生じた共同海損となる一切の犠牲、損失又は費用につき分担し、かつ積荷につき生じた一切の救助料及び特別費用を支払う。救助船が運送人によって所有又は運航されている場合には、救助料はあたかも救助船が第三者の所有に属する場合のように全額が支払われる。積荷、荷送人、荷受人又は積荷の所有者は、請求により、予想される積荷の分担金、救助料及び特別費用をカバーするために運送人又はその代理人が十分と判断する供託金を積荷の引渡前に運送人に対し提供する。”

