

英和対訳

## “NYPE 2015” 逐条英和対訳 (2 完)

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](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Time_Charter_Parties/NYPE_2015.aspx)

前文、第 1 条～第 33 条 (前号 No.230 に掲載)  
第 34 条～第 57 条・付録 A (本号に掲載)

### 565 - 629 34. BIMCO War Risks Clause CONWARTIME 2013

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) “Owners” shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) “War Risks” shall include any actual, threatened or reported:

war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy” ); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognized or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter “Area” ), where it appears that the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be exposed to War Risks whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it.

#### 34. 2013年 BIMCO 戦争危険条項

(a) 本条項における次の用語を以下の通り定義する。

(i) “船主”には、船舶所有者、裸傭船者、管理船主、船舶管理者又は本船の管理に従事するその他運航者、及び船長を含む。

(ii) “戦争危険”には、現実の、差し迫った、又は報告された以下の事項を含む。:

全ての個人、団体、テロリスト若しくは政治的団体、又は承認の有無を問わず全ての国家又は自治領の政府による戦争、戦争行為、内戦又は敵対行為；革命；反乱；内乱；準戦争行為；地雷の敷設；海賊行為及び／又は強盗及び／又は拘束／略奪（以下“海賊”という。）；テロ行為；敵対行為又は害意ある損壊；封鎖（すべての船舶に対するもの、特定の国籍又は特定の所有の船舶に対するもの、又は特定の貨物、乗組員に対するものその他いかなる態様のものかを問わない。）であって、船長又は船主の合理的判断において、本船、貨物、乗組員その他本船上の人物に対し危険であるか、又は危険となるおそれがあるもの。

(b) 本船は、船長及び／又は船主の合理的判断により、本船、貨物、乗組員その他本船上の人物が、本傭船契約開始時に存在していたか、又はその後に生じたかを問わず、戦争危険に曝されるであろう港、場所、海域又は区域、又は水路若しくは運河（以下“海域”という。）へ向かう義務はなく、航行継続や通航を要求されない。本船入域後に当該海域が危険となり又は危険となるおそれが生じた場合、本船は当該海域から任意に退避することができる。

- (c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade as set out in Sub-clause (a), or to proceed to an Area where it may be subject to search and/or confiscation by a belligerent.
- (d) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with War Risks.
- (e) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.
- (f) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an Area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.
- (g) The Vessel shall have liberty:
  - (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognized or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
  - (ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);
  - (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
  - (iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;
  - (v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures.

- (c) 本船は、禁制品の船積、本条項 (a) 規定の封鎖海域の通航、又は交戦国による捜査又は没収を受け得る海域への航行を要求されない。
- (d) 本船が戦争危険に曝される海域に向かい又は同海域を通航する場合、備船者は、船主に対し、船主の保険会社から要求される割増保険料及び船主が戦争危険に関連して合理的に必要とする追加保険の費用を支払う。
- (e) 本条項 (d) 規定の全ての費用は、船主が発行した裏付けのある請求書の受領から 15 日以内、又は返船時のいずれか早い日をもって精算される。
- (f) 雇用条件の下、船主が、乗組員に対し、同条件において定義される危険な海域への航行に関してボーナス又は割増賃金を支払う義務を負った場合、実際に支出されたボーナス又は割増賃金は、次回の備船料支払期日、又は返船時のどちらか早い日に、備船者から船主に支払われる。
- (g) 本船は、以下の権限を有する。
  - (i) 本船旗国の政府、又はその他船主が準拠する法を所管する政府、又はその他承認の有無を問わずその命令又は指示の遵守を強制する権限を持つ国家又は自治領の政府、団体又は集団が発する出航、到着、航路、船団航海、寄航港、停止、仕向地、貨物の荷揚、引渡しその他一切に関するすべての命令、指示、勧告又は助言に従うこと。
  - (ii) 船主の保険条件の下、船主の保険者の要求に従うこと。
  - (iii) 国際連合安全保障理事会の決議、その他権限を有する超国家的組織の有効な命令、及び命令の執行を目的とした船主が準拠する国内法、並びにそれらを執行する者の命令及び指図に従うこと。
  - (iv) 本船が禁制品の運送人として責任を負うおそれのある貨物の全部又は一部を代替港において荷揚すること。
  - (v) 乗組員の全部又は一部、その他本船上の人物が留置、拘禁、拘留又は類似の措置に服するであろうと信ずべき理由がある場合、これらを交替するために代替港に寄航すること。

- (h) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within forty-eight (48) hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice. All costs, risk and expenses for the alternative discharge shall be for the Charterers' account.
- (i) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.
- (j) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

630 - 636    **35. Ice**

The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' prior approval having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers. The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging.

637 - 645    **36. Requisition**

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag or other government to whose laws the Owners are subject during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off-hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.

If the period of requisition exceeds ninety (90) days, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim in respect thereof may be made by either party.

646 - 661    **37. Stevedore Damage**

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall

- (h) 船主が本条項に基づく権利に従って船積港又は揚荷港、又はその中の一港若しくは複数港に寄港することを拒否する場合、船主は直ちに傭船者に通知する。船主は、その意図を先ず傭船者に通知し、荷揚のための安全港の指定を傭船者に要求した後でなければ、代替港で貨物を荷揚してはならない。傭船者が当該通知及び要求を受領した後 48 時間以内にその指定をしなかった場合、船主は自ら選択した安全港において貨物を荷揚することができる。代替港における荷揚にかかる全ての費用及び危険は、傭船者の負担とする。
- (i) 傭船者は、全ての船荷証券、運送状、その他の運送契約を証する書面の下で生じる、本条項 (b) から (h) の規定による本船の航行に関するクレームについて、船主を補償する。
- (j) 本条項 (b) から (h) のいずれかの規定に従って行動する場合、その行為は、作為・不作為を問わず離路と看做されず、本傭船契約の適正な履行と看做される。

### 35. 結氷

本船は砕氷航行する義務を負わないが、船主の事前承認を条件とし、本船の寸法、構造及び船級を適正に考慮した上で砕氷船の後を航行することができる。本船は、結氷港又は海域、又は結氷のため灯標、灯船が撤去され又は撤去されようとしている港又は海域、又は氷結のため通常の方法では安全に港又は海域に入港又は停泊できず、あるいは積荷又は揚荷の完了後に出航することができないう危険がある港又は海域への入港又は停泊を要求されない。

### 36. 徴用

本船が本傭船契約期間中にその旗国政府又はその他船主が準拠する法を所管する政府により徴用された場合、本船はその徴用期間、オフハイヤーと看做され、徴用期間につきその政府により支払われる傭船料は、船主が取得する。当該政府による本船徴用期間は、本傭船契約に定める傭船期間の一部として計算される。

徴用期間が 90 日を超えるとときは、いずれの当事者も本傭船契約を解約することができ、その結果生じる損害については、いずれの当事者もその賠償を請求できない。

### 37. ステベドア・ダメージ

本傭船契約中の反対の規定如何にかかわらず、船長が傭船者及び／又はその代理人に対して本船の

pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing within twenty-four (24) hours of the occurrence but in case of hidden damage latest when the damage could have been discovered by the exercise of due diligence. Such notice to describe the damage and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.

- (a) In case of any and all damage affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage at their expense and the Vessel is to remain on-hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.
- (b) Any and all damage not described under Sub-clause (a) above shall be repaired, at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.

662 - 716    **38. Slow Steaming**

- (a) The Charterers may at their discretion provide, in writing to the Master, instructions to reduce speed or Revolutions Per Minute (main engine RPM) and/or instructions to adjust the Vessel's speed to meet a specified time of arrival at a particular destination.

(i) \*Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or RPM, the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that the engine(s) continue(s) to operate above the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s) and that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time.

(ii) \*Ultra-Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or RPM, regardless of whether this results in the engine(s) operating above or below the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s), the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time. If the manufacturers'/designers' recommendations issued subsequent to the date of this Charter Party require additional physical modifications to the engine or related equipment or require the purchase of additional spares or equipment, the Master shall not be obliged to comply

損傷発生から 24 時間以内（隠れたる損傷の場合は、遅くとも相当の注意を尽くしたならば発見し得たであろう時点。）に書面をもって通知した場合、傭船者は、ステベドアが与えた本船損害を賠償する。当該通知は、損傷内容が記載され、傭船者に対して損傷を査定する検査人の選任を勧める内容のものとする。

- (a) 損傷が本船の堪航性及び／又は乗組員の安全及び／又は本船の運送能力に影響を及ぼす場合、傭船者は直ちに自己の費用を以てその損傷の修理を手配する。本船はその修理が完了し、必要があれば本船の船級協会の検査に合格するまでの間、オンハイヤーのままとする。
- (b) 上記 (a) に規定されていない一切の損傷は、傭船者の選択により、返船の前あるいは後に、船主工事と同時に修理される。その場合、傭船者が責任を負う修理に必要な時間及び／又は費用が、船主工事の実施に必要な時間及び／又は費用を超える場合を除き、傭船料及び／又は費用は、支払われない。

### 38. 減速運転条項

- (a) 傭船者は、その裁量により、船長に対し、書面をもって速力又は毎分回転数（主機 RPM）を減ずるよう指示を与え、又は特定の目的地へ指定された時間に到達するよう本船速力を調整する旨の指示を与えることができる。

(i)\* 減速航海－傭船者が船長に速力又は RPM を調整するよう指示する場合、船長は、本船、乗組員、貨物の安全及び海洋環境の保護に関する船長の義務に服することを前提として、当該書面による指示に従う。ただし、本船機関は補助プロアのカットアウトポイントを上回って連続運転されなければならない、当該指示は本船機関及び／又は装備の運転に関して適宜公表される製造者又は設計者の勧告から逸脱してはならない。

(ii)\* 超減速航海－傭船者が船長に速力又は RPM を調整するよう指示する場合、本船機関が補助プロアのカットアウトポイントを上回っているか下回っているかにかかわらず、船長は、本船、乗組員、貨物の安全及び海洋環境の保護に関する船長の義務に服することを前提として、当該書面による指示に従う。ただし、当該指示は本船機関及び／又は装備の運転に関して適宜公表される製造者／設計者の勧告から逸脱してはならない。本傭船契約の締結後に公表された製造者／設計者の勧告が、機関又は関連装備に関して物理的修正の追加を要求し、又は追加スペアや装備の購入を要求する場合、船長は当該指示に従うことを要しない。



with these instructions.

*\*Sub-clauses (a)(i) and (a)(ii) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative (a)(i) shall apply.*

- (b) At all speeds the Owners shall exercise due diligence to ensure that the Vessel is operated in a manner which minimises fuel consumption, always taking into account and subject to the following:
  - (i) the Owners' warranties under this Charter Party relating to the Vessel's speed and consumption;
  - (ii) the Charterers' instructions as to the Vessel's speed and/or RPM and/or specified time of arrival at a particular destination;
  - (iii) the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment; and
  - (iv) the Owners' obligations under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by them or on their behalf.
- (c) For the purposes of Sub-clause (b), the Owners shall exercise due diligence to minimise fuel consumption:
  - (i) when planning voyages, adjusting the Vessel's trim and operating main engine(s) and auxiliary engine(s);
  - (ii) by making optimal use of the Vessel's navigation equipment and any additional aids provided by the Charterers, such as weather routing, voyage optimization and performance monitoring systems; and
  - (iii) by directing the Master to report any data that the Charterers may reasonably request to further improve the energy efficiency of the Vessel.
- (d) The Owners and the Charterers shall share any findings and best practices that they may have identified on potential improvements to the Vessel's energy efficiency.
- (e) For the avoidance of doubt, where the Vessel proceeds at a reduced speed or with reduced RPM pursuant to Sub-clause (a), then provided that the Master has exercised due diligence to comply with such instructions, this shall constitute compliance with, and there shall be no breach of, any obligation requiring the Vessel to proceed with utmost and/or due despatch (or any other such similar/equivalent expression).
- (f) The Charterers shall procure that this Clause be incorporated into all sub-charters and contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being

*\*(a)(i) 及び (a)(ii) は選択制であり、不要な方を抹消のこと。抹消されない場合には (a)(i) を適用のこと。*

- (b) 全ての速力において、船主は本船が燃料消費を最低限に抑える方法で運航されるよう相当の注意を尽くし、常に以下の事項を考慮する。
- (i) 本備船契約の下における本船の速力及び消費に関する船主の保証；
  - (ii) 本船の速力、RPM 又は特定の目的地への指定到着時間に関する備船者の指示；
  - (iii) 本船、乗組員、積荷の安全及び海洋環境の保護；及び
  - (iv) 船荷証券、運送状、その他運送契約を証する書面の下での船主の義務
- (c) 前記 (b) の目的のため、船主は、以下の状況、方法によって燃料消費を最小限に抑えるよう相当の注意を尽くす。
- (i) 航海計画を立案する時、本船トリムを調整する時及び主機及び補機を運転する時。
  - (ii) 本船のウェザールーティング、航海最適化及びパフォーマンスモニタリングシステム等、備船者が提供する本船の航海機器及び追加補助具の最適使用により、そして
  - (iii) 本船のエネルギー効率の更なる向上のため備船者が要求するデータ報告の船長への指示。
- (d) 船主及び備船者は本船のエネルギー効率の潜在的改善に関して確認された知見及び最善の実務を共有する。
- (e) 疑義を避けるために規定すると、本船が本条項 (a) に従って速力及び RPM を減じ、船長が当該指示を遵守するために相当の注意を尽くす場合、その行為は本船の極力及び／又は相当迅速な航海（又はその他類似乃至同等の表現）を要求する義務の遵守を構成し、同義務に違反するものではない。
- (f) 備船者は、再備船契約及び本備船契約に従って発行される運送契約に本条項が撰取されるよう手配する。船荷証券、運送状、運送契約を証する他の書面の規定が相当な迅速さをもって航海を遂行する義務を船主に課し、船主が本条項に従うことが同義務の違反又は離路となり、又は本条項に従った船主が負うよりもより過酷な義務を負うことになる限りにおいて、備船者は、船荷証券、運送状

issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in breach of the Owners' obligation to proceed with due despatch or are to be held to be a deviation or the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners pursuant to this Clause.

717 - 779 39. BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2013

- (a) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area") which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, is dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy" ), whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, or may become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.
- (b) If in accordance with Sub-clause (a) the Owners decide that the Vessel shall not proceed or continue to or through the Area they must immediately inform the Charterers. The Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders and shall indemnify the Owners for any claims from holders of the Bills of Lading caused by waiting for such orders and/or the performance of an alternative voyage. Any time lost as a result of complying with such orders shall not be considered off-hire.
- (c) If the Owners consent or if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty:
  - (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routeing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation);
  - (ii) to comply with underwriters' requirements under the terms of the Vessel's insurance(s);
  - (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and
  - (iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are

又は運送契約を証する書面により生じた結果及び責任について船主を補償する。

### 39. 定期傭船のための 2013 年 BIMCO 海賊条項

- (a) 本船は、船長及び／又は船主の合理的判断において、現実の、差し迫った、又は報告された海賊行為及び／又は強盗及び／又は拘束／略奪（以下“海賊”という。）により、本船、貨物、乗組員その他本船上の人物に対する危険が認められる場合、当該危険が傭船契約締結時に存在していたか、又はその後生じたものであるかを問わず、そのような港、場所、海域又は区域、又は水路若しくは運河（以下“海域”という。）へ向かう義務はなく、航行継続や通航を要求されない。本船入航後に当該海域が危険となり又は危険となるおそれが生じた場合、本船は当該海域から任意に退避することができる。
- (b) 船主が本条項 (a) により本船を当該海域に航行させず、又は航行継続若しくは通航させないことを決めた場合、船主は傭船者に対し直ちに通知する。傭船者は、替わりの航海指図を発行する義務を負い、替わりの航海指図の待機及び／又は代替航海の履行により生じる船荷証券所持人からのクレームに関し、船主を補償する。代替指図に従った結果生じた時間の喪失はオフハイヤーとされない。
- (c) 船主が海賊危険に曝される地域への本船の航行又は通航に同意し、又は本船がそのように航行又は通航する場合、船主は以下の権利を有する：
- (i) 当該海域内での代替航路の選択、船団での航行、エスコートの使用、昼間又は夜間の航行回避、速力又は進路の調整、警備員の手配及び／又は本船上若しくは本船の機材配備（乗船時／下船時を含む。）を含む本船、乗組員及び貨物を保護するための合理的な予防措置を実施すること；
- (ii) 本船の保険条件の下で、船主の保険者の要求に従うこと；
- (iii) 本船旗国の政府、又は船主が準拠する法を所管する政府、又はその他その命令又は指示の遵守を強制する権限を持つ政府、団体又は集団（軍事当局を含む。）の命令、指示、勧告又は助言に従うこと；及び
- (iv) 国際連合安全保障理事会の決議、その他権限を有する超国家的組織の有効な命令、及び命令の執行を目的とした船主が準拠する国内法、並びにそれらを執行する者の命令及び指図に従うこと；

charged with their enforcement;

and the Charterers shall indemnify the Owners for any claims from holders of Bills of Lading or third parties caused by the Vessel proceeding as aforesaid, save to the extent that such claims are covered by additional insurance as provided in Sub-clause (d)(iii).

(d) Costs

(i) if the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs will be incurred including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid Piracy, such reasonable costs shall be for the Charterers' account. Any time lost waiting for convoys, following recommended routing, timing, or reducing speed or taking measures to minimise risk, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire;

(ii) if the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers;

(iii) if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy risks which may include but not be limited to War Loss of Hire and/or maritime Kidnap and Ransom (K&R); and

(iv) all payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of the Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

(e) If the Vessel is attacked by pirates any time lost shall be for the account of the Charterers and the Vessel shall remain on hire.

(f) If the Vessel is seized by pirates the Owners shall keep the Charterers closely informed of the efforts made to have the Vessel released. The Vessel shall remain on hire throughout the seizure and the Charterers' obligations shall remain unaffected, except that hire payments shall cease as of the ninety-first (91st) day after the seizure until release. The Charterers shall pay hire, or if the Vessel has been redelivered, the equivalent of Charter Party hire, for any time lost in making good any damage and deterioration resulting from the seizure. The Charterers shall not be liable for late redelivery under this Charter Party resulting from the seizure of the Vessel.

(g) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.

また、傭船者は、本船が前述のとおり航行することにより生じる船荷証券所持人又は第三者からのクレームに関し、船主を補償する。ただし、本条項(d)(iii)規定の追加保険でてん補されるクレームを除く。

(d) 費用

(i) 本船が、海賊危険のために追加人員及び海賊回避のための防止措置を含む追加費用が発生する海域へ向かい、又は同海域を通航する場合、その合理的費用は傭船者勘定とする。船団の待機時間、推奨航路の遵守、時間調整、減速、又は危険を最小限に抑える措置の実施に生じた時間喪失は傭船者勘定とし、本船はオンハイヤーのままとする。

(ii) 雇用条件の下、船主が、乗組員に対し、同条件において定義される危険な海域への航行に関してボーナス又は割増賃金を支払う義務を負った場合、実際に支出されたボーナス又は割増賃金は、傭船者から船主に支払われる。

(iii) 本船が海賊危険に曝される海域へ向かい、又は同海域を通航する場合、傭船者は、船主に対し、船主の保険者から要求される割増保険料及び戦争逸失傭船料及び／又は海上誘拐及び身代金 (K&R) を含む船主が海賊危険に関して合理的に要求する追加保険の費用を船主に支払う。

(iv) 本条項(d)規定の全ての費用は、船主が発行した裏付けのある請求書の受領から15日以内又は返船時のいずれか早い日をもって精算される。

(e) 本船が海賊に攻撃された場合、全ての喪失時間は傭船者の勘定とし、本船はオンハイヤーのままとする。

(f) 本船が海賊に拘束された場合、船主は本船解放のための試みにつき傭船者に緊密に通知する。本船は、拘束されている期間を通じてオンハイヤーのままであり、傭船者の責任に影響しない。ただし、傭船料の支払は、拘束後91日目から解放までの間停止する。拘束による損害及び劣化を回復するための時間喪失につき、傭船者は傭船料を支払うか、又は返船されている場合には傭船料と同等の金額を支払う。傭船者は、本傭船契約上、本船の拘束による返船遅延につき責任を負わない。

(g) 本条項に従って行動する場合、その行為は、作為・不作為を問わず離路と看做されず、本傭船契約の適正な履行と看做される。本条項の規定と本傭船契約明示又は黙示の規定との間で矛盾がある場合は、本条が優先する。

780 - 787 40. Taxes

Charterers are to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners). In the event the Owners/Vessel/her flag state are exempt from any taxes, the Owners shall seek such exemption and filing costs for such exemption, if any, shall be for the Charterers' account and no charge for such taxes shall be assessed to the Charterers.

788 - 795 41. Industrial Action

In the event of the Vessel being delayed or rendered inoperative by strikes, labor stoppages or boycotts or any other difficulties arising from the Vessel's ownership, crew or terms of employment of the crew of the chartered Vessel or any other vessel under the same ownership, operation and control, any time lost is to be considered off-hire. The Owners guarantee that on delivery the minimum terms and conditions of employment of the crew of the Vessel are in accordance with the International Labour Organization Maritime Labour Convention (MLC) 2006, and will remain so throughout the duration of this Charter Party.

796 - 809 42. Stowaways

- (a) If stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners harmless and keep them indemnified against all claims; costs (including but not limited to victualing costs for stowaways whilst on board and repatriation); losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.
- (b) Save for those stowaways referred to in Sub-clause (a), if stowaways have gained access to the Vessel this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified against all claims; costs; losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.

810 - 823 43. Smuggling

- (a) In the event of smuggling by the Master, other Officers and/or ratings, this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise

#### 40. 税金

傭船者の指図の結果本船又は船主に課された一切の地方税、州税及び国税は、本傭船契約期間中であると期間後であるとを問わず、貨物及び／又は運賃及び／又は再運送賃及び／又は傭船料に対する税金を含め（本船の旗国又は船主所属国によって課される税金を除く。）、傭船者が支払う。船主／本船／本船旗国が税金を免除される場合、船主は傭船者の費用によりその免税を申請するが、手数料を傭船者に請求しない。

#### 41. 争議行為

ストライキ、労働停止、ボイコットその他本船の所有関係、乗組員又は傭船した船舶その他同一所有、運航又は管理に係る他船の乗組員の労働条件に起因する問題によって本船が遅延し、又は運航が不能となった場合、その喪失時間はオフハイヤーとなる。船主は、本船引渡しにあたり、本船の乗組員の最低の雇用条件が2006年海上労働条約（MLC）に適合すること、その適合を本傭船期間中維持することを保証する。

#### 42. 密航者

- (a) 密航者が貨物及び／又はコンテナ内に隠れ、若しくは荷役作業に関連する他の方法により本船に侵入した場合、本傭船契約の違反となる。傭船者は、当該違反の結果につき責任を負い、船主に対する全てのクレーム；費用（乗船中及び送還中の密航者の食料費を含む。）；損失；科料又は罰金につき、船主を補償する。傭船者は、必要に応じて船主に対し保釈金又は他の担保のための資金を提供する。当該違反の結果生じた時間喪失につき、本船はオンハイヤーのままとする。
- (b) 上記(a)に規定する密航者を除き、密航者が本船に侵入した場合、本傭船契約の違反となる。船主は、当該違反の結果につき責任を負い、傭船者に対する全てのクレーム；費用；損失；科料又は罰金につき、傭船者を補償する。当該違反の結果生じた時間喪失につき、本船はオフハイヤーとする。

#### 43. 密輸

- (a) 船長、その他職員及び／又は部員が密輸を行った場合、本傭船契約の違反となる。船主は当該違反の結果につき責任を負い、傭船者に対するすべてのクレーム、費用、損失、科料又は罰金につき、傭船者を補償する。当該違反の結果生じた時間喪失につき、本船はオフハイヤーとする。



and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.

- (b) If unmanifested narcotic drugs and/or any other illegal substances are found secreted in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to a breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners, Master, officers and ratings of the Vessel harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise and be made against them individually or jointly. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.

824 - 830 **44. International Safety Management (ISM)**

During the duration of this Charter Party, the Owners shall procure that both the Vessel and “the Company” (as defined by the ISM Code) shall comply with the requirements of the ISM Code. Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC) to the Charterers. Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of the Owners or “the Company” to comply with the ISM Code shall be for the Owners' account.

831 - 866 **45. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)/Maritime Transportation Security Act (MTSA)**

- (a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the ISPS and the relevant amendments to Chapter XI of Safety of Life at Sea (SOLAS) (ISPS Code) relating to the Vessel and “the Company” (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the US or passing through US waters, the Owners shall also comply with the requirements of the MTSA relating to the Vessel and the “Owner” (as defined by the MTSA).

(ii) Upon request the Owners shall provide the Charterers with a copy of the relevant International Ship Security Certificate (ISSC) (or the interim ISSC) and the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).

(iii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Owners or “the Company” / “Owner” to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners' account, except as otherwise provided in this Charter Party.

- (b) (i) The Charterers shall provide the Owners and the Master with their full style contact details and, upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA. Where sub-letting is permitted under the terms of this Charter Party, the Charterers shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners and the Master. Furthermore, the Charterers shall

- (b) 積荷目録に記載されていない麻薬又はその他違法薬物が貨物及び／又はコンテナ内又は荷役作業に関連するその他の方法により隠匿されていることが判明した場合、本傭船契約の違反となる。傭船者は、当該違反の結果につき責任を負い、単独の、あるいは連帯して提起される本船船主、船長、職員及び部員に対する全てのクレーム、費用、損失、科料又は罰金につき、これらを補償する。傭船者は、要求がある場合、保釈金その他の担保を提供する。傭船者は、船主に対し、必要に応じて保釈金又は他の担保のための資金を提供する。当該違反の結果生じた時間喪失に関し、本船はオンハイヤーのままとする。

#### 44. 国際安全管理 (ISM)

本傭船契約の期間中、船主は本船と“会社”(ISMコードによる定義参照。)がISMコードの要件に適合するよう手配する。船主は、要求により、関連適合証書(DOC)と安全管理証書(SMC)の写しを傭船者に提供する。本傭船契約に別段の定めがある場合を除き、船主又は“会社”がISMコード不適合となったことによる損失、損害、費用又は遅延は船主勘定とする。

#### 45. 船舶と港湾施設の保安のための国際コード (ISPS Code) / 米国海運保安法 (MTSA)

- (a) (i) 船主は、ISPSコード及び本船と“会社”(ISPSコードによる定義参照。)に関連する海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS)第11章の関連改正の要件を遵守する。また、米国に向かい又は出、又は米国の領海を通航する場合、船主は、本船と“船主”(MTSAによる定義参照。)に関連するMTSAの要件を遵守する。

(ii) 船主は、要求により、関連国際船舶保安証書(ISSC)(又はinterim ISSC)の写し及び保安担当職員(CSO)の完全な連絡先詳細を傭船者に提供する。

(iii) 本傭船契約に別段の定めがある場合を除き、船主又は“会社”／“船主”がISPSコード／MTSA又は本条項の要件を遵守しなかったことにより生じた損失、損害、費用又は遅延(間接的損失、損害、費用又は遅延を除く。)は、船主勘定とする。

- (b) (i) 傭船者は、自己の完全な連絡先詳細を船主及び船長に提供し、要求に応じて船主がISPSコード／MTSAを遵守するために必要とするその他情報を提供する。本傭船契約の条件の下再傭船が認められる場合、傭船者は、同様にすべての再傭船者の完全な連絡先詳細を船主及び船長に提供することを保証する。更に傭船者は、自己が本傭船契約期間中締結するすべての再傭船契約に、以下の条項を挿入することを保証する。

ensure that all sub-charter parties they enter into during the period of this Charter Party contain the following provision:

*“The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners”* .

- (ii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers' account, except as otherwise provided in this Charter Party.
- (c) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, vessel escorts, security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew, crew visas, the Vessel's flag or the identity of the Owners' managers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.
- (d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.

867 - 887 **46. Sanctions**

- (a) The Owners shall not be obliged to comply with any orders for the employment of the Vessel in any carriage, trade or on a voyage which, in the reasonable judgement of the Owners, will expose the Vessel, Owners, managers, crew, the Vessel's insurers, or their re-insurers, to any sanction or prohibition imposed by any State, Supranational or International Governmental Organization.
- (b) If the Vessel is already performing an employment to which such sanction or prohibition is subsequently applied, the Owners shall have the right to refuse to proceed with the employment and the Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders within forty-eight (48) hours of receipt of the Owners' notification of their refusal to proceed. If the Charterers do not issue such alternative voyage orders the Owners may discharge any cargo already loaded at any safe port (including the port of loading). The Vessel to remain on hire pending completion of the Charterers' alternative voyage orders or delivery of cargo by the Owners and the Charterers to remain responsible for all additional costs and expenses incurred in connection with such orders/delivery of cargo. If in compliance with this Sub-clause (b) anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation.
- (c) The Charterers shall indemnify the Owners against any and all claims whatsoever

“傭船者は、自己の完全な連絡先詳細を船主に提供し、本傭船契約の条件の下再傭船が認められる場合、同様に再傭船者の連絡先詳細を船主に提供することを保証する。”

(ii) 本傭船契約に別段の定めがある場合を除き、傭船者が本条項に従わなかったことにより生じた損失、損害、費用又は遅延（間接的損失、損害、費用又は遅延を除く。）は、傭船者勘定とする。

(c) 本傭船契約の他の規定にかかわらず、保安警備員、交通艇、エスコート、保安費用や税金及び検査を含め、ISPS コード／MTSA に基づく安全規則や、これらに基づいて港湾施設又は関連当局が要求する措置に関連して発生する遅延、費用は、如何なるものであれ、傭船者勘定とする。ただし、当該費用が専ら船主、船長又は乗組員の過失、本船の以前の航海、乗組員の国籍、査証、本船の国籍、船主経営者の身元に起因する場合はこの限りでない。船主が船舶保安計画を実施するために必要とする一切の措置は船主勘定とする。

(d) 契約当事者のいずれか一方が本条項により他方当事者勘定の支払いをした場合、他方当事者は支払いをした当事者を補償する。

#### 46. 制裁

(a) 船主は、その合理的な判断により、本船、船主、管理者、乗組員、本船の保険者又は再保険者が国家、多国間又は国際的政府機関による制裁又は禁止を受けるおそれがあると認める場合、いかなる運送、貿易又は航海における、本船の使用のための指示に従うことを要しない。

(b) 本船が後にそのような制裁又は禁止の適用を受ける使用に既に供されている場合、船主はその使用の継続を拒否することができ、傭船者は船主から継続拒否の通知を受領した後 48 時間以内にこれに代わる航海指示を行わなければならない。もし傭船者がそのような代替の航海指示を行わない場合、船主は既に船積みされたいかなる貨物を（船積港を含む）いかなる安全港において揚げることができる。本船は傭船者の代替の航海指示又は船主による貨物の引渡し完了するまでオンハイヤーを維持するものとし、傭船者はそのような指示／貨物の引渡しに関連して生ずる一切の追加費用について責任を負う。本条 (b) に従ってなされる行為又は不作為は離路とみなされない。

(c) 船主が本条 (b) に基づきそのような代替の航海指示に従ったこと又は貨物の引渡しを行ったことによ

brought by the owners of the cargo and/or the holders of Bills of Lading and/or sub-charterers against the Owners by reason of the Owners' compliance with such alternative voyage orders or delivery of the cargo in accordance with Sub-clause (b).

- (d) The Charterers shall procure that this Clause shall be incorporated into all sub-charters issued pursuant to this Charter Party.

888 - 917 47. BIMCO Designated Entities Clause for Charter Parties

- (a) The provisions of this clause shall apply in relation to any sanction, prohibition or restriction imposed on any specified persons, entities or bodies including the designation of specified vessels or fleets under United Nations Resolutions or trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union or the United States of America.
- (b) The Owners and the Charterers respectively warrant for themselves (and in the case of any sublet, the Charterers further warrant in respect of any sub-charterers, shippers, receivers, or cargo interests) that at the date of this fixture and throughout the duration of this Charter Party they are not subject to any of the sanctions, prohibitions, restrictions or designation referred to in Sub-clause (a) which prohibit or render unlawful any performance under this Charter Party or any sublet or any Bills of Lading. The Owners further warrant that the nominated vessel, or any substitute, is not a designated vessel.
- (c) If at any time during the performance of this Charter Party either party becomes aware that the other party is in breach of warranty as aforesaid, the party not in breach shall comply with the laws and regulations of any Government to which that party or the Vessel is subject, and follow any orders or directions which may be given by any body acting with powers to compel compliance, including where applicable the Owners' flag State. In the absence of any such orders, directions, laws or regulations, the party not in breach may, in its option, terminate the Charter Party forthwith or, if cargo is on board, direct the Vessel to any safe port of that party's choice and there discharge the cargo or part thereof.
- (d) If, in compliance with the provisions of this Clause, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.
- (e) Notwithstanding anything in this Clause to the contrary, the Owners or the Charterers shall not be required to do anything which constitutes a violation of the laws and regulations of any State to which either of them is subject.
- (f) The Owners or the Charterers shall be liable to indemnify the other party against any and all claims, losses, damage, costs and fines whatsoever suffered by the other party resulting from any breach of warranty as aforesaid.
- (g) The Charterers shall procure that this Clause is incorporated into all sub-charters,

り、貨物の所有者、船荷証券の所持人及び／又は再傭船者からクレームを提起された場合、傭船者は事由の如何を問わずその一切について船主を補償する。

- (d) 傭船者は、この傭船契約に従って締結される全ての再傭船契約に本条を摂取しなければならない。

#### 47. 定期傭船のための BIMCO 被指定者条項

- (a) 本条の規定は、国連決議、EU 又は米国の貿易・経済制裁、法律、規則の下で特定の船舶若しくは船隊の指定を含む特定の個人、実在、団体に課される制裁、禁止、規制に関して適用される。
- (b) 船主及び傭船者は、各々、傭船契約の締結日及びその期間中に、この傭船契約、いかなる再傭船、又はいかなる船荷証券の下での履行を禁止又は違法とする本条 (a) において定める制裁、禁止、規制又は指定に自己が服していないことを保証する（再傭船の場合には、傭船者は更に全ての再傭船者、荷送人、荷受人又は貨物利害関係人について保証する）。船主は、指名された船舶又は代替船が被指定船でないことを保証する。
- (c) この傭船契約の履行中に、一方の当事者において他方の当事者が上記の保証に違反したことを確認した場合、違反のない当事者は、その当事者又は本船が服する政府の法律又は規則を遵守するとともに、もし適用がある場合には船主の旗国を含む遵守を命ずる権限を持つ者が発する命令又は指示に従わなければならない。このような命令、指示、法律又は規則がない場合、違反のない当事者は、その選択により、傭船契約を解除すること、又は貨物を積載している場合にはその当事者が選択する安全港に配船して貨物の全部又は一部を揚げることができる。
- (d) 本条の規定に従ってなされた行為又は不作為は離路とはみなされず、この傭船契約の正当な履行として扱われる。
- (e) 本条の規定と抵触する場合であっても、船主又は傭船者は、いずれかの当事者が服する国の法律及び規則の違反に該当する行為を要求されない。
- (f) 船主又は傭船者は、上記保証の違反に起因して他方の当事者が被る一切のクレーム、損失、損害、費用及び罰金について、これを補償する責を負う。
- (g) 傭船者は、全ての再傭船契約、運送契約、及びこの傭船契約に従って発行される船荷証券に本条を

contracts of carriage and Bills of Lading issued pursuant to this Charter Party.

918 - 941 **48. BIMCO North American Advance Cargo Notification Clause for Time Charter Parties**

(a) If the Vessel loads or carries cargo destined for the US or Canada or passing through US or Canadian ports in transit, the Charterers shall comply with the current US Customs regulations (19 CFR 4.7) or the Canada Border Services Agency regulations (Memorandum D3-5-2) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time and expense:

(i) have in place a Standard Carrier Alpha Code (SCAC)/Canadian Customs Carrier Code;

(ii) for US trade, have in place an International Carrier Bond (ICB);

(iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above as appropriate; and

(iv) submit a cargo declaration by Automated Manifest System (AMS) to the US Customs or by ACI Automated Commercial Information (ACI) to the Canadian customs, and provide the Owners at the same time with a copy thereof.

(b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.

(c) If the Charterers' ICB is used to meet any penalties, duties, taxes or other charges which are solely the responsibility of the Owners, the Owners shall promptly reimburse the Charterers for those amounts.

(d) The assumption of the role of carrier by the Charterers pursuant to this Clause and for the purpose of the US Customs Regulations (19 CFR 4.7) shall be without prejudice to the identity of carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.

942 - 964 **49. BIMCO U.S. Census Bureau Mandatory Automated Export System (AES) Clause for Time Charter Parties**

(a) If the Vessel loads cargo in any US port or place, the Charterers shall comply with the current US Census Bureau Regulations (15 CFR 30) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time and expense:

摂取しなければならない。

#### 48. 定期傭船のための BIMCO 北米貨物事前通告条項

- (a) 本船が米国又はカナダ向けの貨物を積載又は運送し、あるいは輸送のため米国又はカナダの港を通過する場合、傭船者は、最新の米国通関規則 (19 CFR 4.7) 又はカナダ国境業務庁規則 (覚書 D3-5-2) 及びこれらの改正規則を遵守し、これら規則の目的において運送人となることを引受け、その名、時間及び費用により、
- i) 所定の場所に SCAC (運送業者標準アルファ番号) / カナダ通関運送人コードを保有し、
  - ii) 米国運送の場合、所定の場所に ICB (国際運送業者保証金) を保有し、
  - iii) 船主に対し、しかるべく前記 i) 及び ii) の適時の確認書を提出し、
  - iv) 電子マニフェスト申告システム (AMS) による貨物申告書を米国通関に提出し、又は自動取引情報 (ACI) をカナダ通関に提出し、同時に船主に対しその写しを提出する。
- (b) 傭船者は、性質の如何を問わず、自己が前記 (a) の規定を遵守しないことによって生ずるいかなる損失及び損害 (間接的損失及び損害を含む)、費用、罰金、ペナルティー及び法的費用を含む一切のクレームについて責任を負担し、かつ船主を補償、防御し、免責させることを要する。そのような不遵守により遅延が生じた場合、この傭船契約のいかなる規定に抵触する場合であっても、本船はオンハイヤーを維持する。
- (c) 傭船者の保証金が専ら船主の責任となるべき罰金、関税、税金又はその他の課金を支弁するために使用された場合、船主は、速やかに傭船者に対しこれらの費用を弁償する。
- (d) 傭船者が本条に従いかつ米国通関規則 (19 CFR 4.7) の目的のために運送人の地位を引受けたことは、船荷証券、他の契約、法律又は規則の下での運送人の特定に影響しない。

#### 49. 定期傭船のための BIMCO 米国統計局強制自動輸出システム (AES) 条項

- a) 本船が米国の港又は場所において貨物を積載する場合、傭船者は、最新の米国通関規則 (15 CFR 30) 又は改正規則に従い、かつその規則の目的において運送人となることを引受け、その名、時間及び費用をもって、



- (i) have in place a SCAC (Standard Carrier Alpha Code);
  - (ii) have in place an ICB (International Carrier Bond);
  - (iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above; and
  - (iv) submit an export ocean manifest by Automated Export System (AES) to the US Census Bureau and provide the Owners at the same time with a copy thereof.
- (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.
- (c) If the Charterers' ICB is used to meet any penalties, duties, taxes or other charges which are solely the responsibility of the Owners, the Owners shall promptly reimburse the Charterers for those amounts.
- (d) The assumption of the role of carrier by the Charterers pursuant to this Clause and for the purpose of the US Census Bureau Regulations (15 CFR 30) shall be without prejudice to the identity of carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.

965 - 985    **50. BIMCO EU Advance Cargo Declaration Clause for Time Charter Parties 2012**

- (a) If the Vessel loads cargo in any EU port or place destined for a port or place outside the EU ( "Exported" ) or loads cargo outside the EU destined for an EU port or place or passing through EU ports or places in transit ( "Imported" ), the Charterers shall, for the purposes of this Clause, comply with the requirements of the EU Advance Cargo Declaration Regulations (the Security Amendment to the Community Customs Code, Regulations 648/2005; 1875/2006; and 312/2009) or any subsequent amendments thereto and shall, in their own name, and in their time and at their expense:
- (i) have in place an Economic Operator Registration and Identification (EORI) number;
  - (ii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) above as appropriate; and
  - (iii) where the cargo is being:
    - 1. Exported: Submit, or arrange for the submission of, a customs declaration for export or, if a customs declaration or a re-export notification is not required, an exit summary declaration; or

- i) 所定の場所に SCAC (運送業者標準アルファ番号) を保有し、
  - ii) 所定の場所に ICB (国際運送業者保証金) を保有し、
  - iii) 船主に対し、前記 i) 及び ii) の適時の確認書を提出し、
  - iv) 自動輸出システム (AES) による輸出申告書を米国統計局に提出し、同時に船主に対しその写しを提出する。
- b) 傭船者は、性質の如何を問わず、自己が前記 (a) の規定を遵守しないことによって生ずるいかなる損失及び損害 (間接的損失及び損害を含む)、費用、罰金、ペナルティー及び法的費用を含む一切のクレームについて責任を負担し、かつ船主を補償、防御し、免責させることを要する。そのような不遵守により遅延が生じた場合、この傭船契約のいかなる規定に抵触する場合であっても、本船はオンハイヤーを維持する。
- c) 傭船者の保証金が専ら船主の責任となるべき罰金、関税、税金又はその他の課金を支弁するために使用された場合、船主は、速やかに傭船者に対しこれらの費用を弁償する。
- d) 傭船者が本条に従いかつ米国統計局規則 (15 CFR 30) の目的のために運送人の地位を引受けたことは、船荷証券、他の契約、法律又は規則の下での運送人の特定に影響しない。

#### 50. 定期傭船のための 2012 年 BIMCO 欧州事前貨物申告条項

- (a) 本船が EU 圏外の港又は場所に向けて EU の港又は場所において貨物を積載する場合 (「輸出物」)、又は、EU の港又は場所に向けて EU 圏外で貨物を積載する、あるいは輸送のため EU の港又は場所を通過する場合 (「輸入物」)、傭船者は、本条項の目的において、EU 事前貨物申告規則 (共同体課税規則セキュリティー改正、規則 648/2005; 1875/2006; 及び 312/2009) 又はその改正を遵守し、その名、時間及び費用をもって、
- i) 所定の場所に経済登録事業者番号 (EORI) を保持し、
  - ii) 船主に対し、しかるべく上記 (i) の適時の確認書を提出し、
  - iii) 貨物が、
1. 輸出物の場合：輸出のための通関申告書を提出又は準備し、通関申告又は再輸出通知が要求されない場合には輸出略式申告書を提出又は準備する。

2. Imported: Submit, or arrange for the submission of, an entry summary declaration.

Unless otherwise permitted by the relevant customs authorities, such declarations shall be submitted to them electronically.

- (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.

986 - 988 **51. Ballast Water Exchange Regulations**

If ballast water exchanges are required by any coastal state where the vessel is trading, the Owners/Master shall comply with same at the Charterers' time, risk, and expense.

989 - 991 **52. Period Applicable Clauses**

If the minimum period of this Charter Party exceeds five (5) months, the following Sub-clauses shall apply:

- (a) Should the Vessel at the expiry of the described employment period be on a ballast voyage to the place of redelivery or on a laden voyage, reasonably expected to be completed within the employment period when commenced, the Charterers shall have the use of the Vessel on the same conditions and at the same rate or the prevailing market rate, whichever is higher, for any extended time as may be necessary for the completion of the last voyage of the Vessel to the place of redelivery.

- (b) Drydocking

The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter Party at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances. (see also Clause 19 (Drydocking)).

- (c) Off-hire

The Charterers to have the option of adding any time the Vessel is off-hire to the Charter period. Such option shall be declared in writing not less than one (1) month before the expected date of redelivery, or latest one (1) week after the event if such event occurs less than one (1) month before the expected date of redelivery.

- (d) Charterers' Colors

2. 輸入物の場合：輸入略式申告書を提出又は準備する。

この申告は、関連する通関当局によって承認されない限り電子申告により行う。

- (b) 傭船者は、性質の如何を問わず、前記 (a) の規定を遵守しないことによって生ずるいかなる損失及び損害、費用、罰金、ペナルティー及び法的費用を含む一切のクレームについて責任を負担し、船主を補償、防御し、免責させることを要する。そのような不遵守により遅延が生じた場合、この傭船契約のいかなる規定に抵触する場合であっても本船はオンハイヤーを維持する。

## 51. バラスト水交換規則

本船が航行する沿岸の国によってバラスト水の交換が求められた場合、船主／船長は、傭船者の時間、危険及び費用においてこれに従うことを要する。

## 52. 期間適用条項

この傭船契約の最短期間が5か月を超える場合、以下の規定が適用される。

- (a) 本船が規定された傭船期間の満了時に返船場所に向けてバラスト航海にある場合、又は航海の開始時に傭船期間内に航海が完了することが合理的に期待された積載航海にある場合、傭船者は、本船の返船場所までの最終航海を完了するために必要になる延長期間について、同一の条件、かつ同一レート又は現在の市場レートのうちより高い方により本船を使用することができる。

- (b) ドライドック

船主は、この傭船契約の期間中、船級により要求される又は事情により必要となる船底清掃及び塗装及び／又は修繕のために、船主及び傭船者が相互に合意する適当な時期及び場所において、本船をドライドックに入れるオプションを有する（第19条（ドライドック）を参照）。

- (c) オフハイヤー

傭船者は、本船がオフハイヤーとなった時間を傭船期間に追加するオプションを有する。このオプションは、返船予定日の1か月以上前に、もしそのような事由が返船予定日の前1か月未満の時期に発生した場合にはその事由の後遅くとも1週間以内に、書面により宣言されなければならない。

- (d) 傭船者の社色

The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.

1013 - 1018 53. Commissions

A commission of ..... per cent is payable by the Vessel and the Owners to ..... on hire earned and paid under this Charter Party, and also upon any continuation or extension of this Charter Party.

An address commission of ..... per cent on the hire earned shall be deducted by the Charterers on payment of the hire earned under this Charter Party.

1019 - 1087 54. Law and Arbitration

\*(a) **New York.** This Charter Party shall be governed by United States maritime law. Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen. The award of the arbitrators or any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA) current at the time this Charter Party was entered into.

In cases where neither the claim nor any counter claim exceeds the sum of US\$ 100,000 (or such other sum as the parties may agree), the arbitration shall be conducted before a sole arbitrator in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the SMA current at the time this Charter Party was entered into. ([www.smany.org](http://www.smany.org)).

\*(b) **London.** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has

傭船者は本船に社旗を掲揚し、かつ本船を社色で塗装することができる。本船は傭船契約の終了前に船主の社色に再塗装されなければならない。傭船者により行われた塗装、維持及びこれらの変更のための再塗装に要する時間及び費用は傭船者の負担とする。

### 53. コミッション

この傭船契約において、及びこの傭船契約の継続又は延長によって更に、発生しかつ支払われる傭船料に対し、本船及び船主は ..... % の手数料を ..... に支払う。

傭船者は、アドレスコミッションとして、生じた傭船料に対する ..... % をこの傭船契約の下で支払うべき傭船料から控除する。

### 54. 準拠法及び仲裁

**\*(a) ニューヨーク：**この傭船契約は米国海事法に準拠する。この傭船契約に起因し又は関連する一切の紛議は、ニューヨークにおいて3名の仲裁人に付託されるものとし、各1名は各々の当事者により選任され、第三仲裁人はこのように選任された2名の仲裁人により選任される。全仲裁人又はいずれか2名による仲裁判断は最終のものであり、仲裁判断の執行のため、管轄裁判所による決定が仲裁判断に対し行われることがある。仲裁手続は、この傭船契約が締結されたときに施行される海事仲裁人協会（SMA）の規則に従って行われる。

請求又は反対請求がいずれも 100,000 米国ドル（又は当事者が合意するその他の額）を超えない場合、仲裁は、この傭船契約が締結されたときに施行される SMA の短縮仲裁手続に従って単独仲裁人により行われる。(www. smany. org)

**\*(b) ロンドン：**この傭船契約は英国法に準拠し、これに従って解釈され、この傭船契約に起因し又は関連する一切の紛議は、本条の規定に反映させることが必要な限りにおいて 1996 年英国仲裁法又はその改正もしくは再律法に従って、ロンドンの仲裁に付託される。

仲裁は仲裁手続が開始されたときに施行されるロンドン海事仲裁人協会（LMAA）の規定に従って行われる。

案件は3名の仲裁人に付託される。紛議を仲裁に付託しようとする当事者は、自己の仲裁人を選任し、かつ相手方に対し仲裁人選任について書面による通知を送付しなければならない。この通には、申立人の通知から14暦日以内に自己の仲裁人を選任することを要求するとともに、相手方が自己の仲裁人を選任し、かつ明記された14日以内に仲裁人選任の通知を行わない場合には、申立人がその仲裁人を単独仲裁人として選任することを記載する。もし相手方が自己の仲裁人を選任せず、明記さ

done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 100,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced. ([www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk))

**\*(c) Singapore.** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Singapore\*\*/English\*\* law.

Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party, including any question regarding its existence, validity or termination shall be referred to and finally resolved by arbitration in Singapore in accordance with the Singapore International Arbitration Act (Chapter 143A) and any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the Arbitration Rules of the Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference to arbitration of disputes under this clause shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its own arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 150,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted before a single arbitrator in accordance with the SCMA Small Claims

れた14日以内に仲裁人を選任した旨の通知を行わない場合、仲裁の申立人は相手方に対する更なる事前通知を要求されることなく、その仲裁人を単独仲裁人として選任し、その旨を通知することができる。単独仲裁人の判断は、合意によって選任された場合と同様に両当事者を拘束する。

当事者は、書面による合意をもって単独仲裁人の選任に関するこれらの規定を変更することができる。

請求又は反対請求がいずれも100,000米ドル（又は当事者が合意するその他の額）を超えない場合、仲裁は、仲裁手続が開始された時に施行されるLMAA少額請求手続に従って行われる。(www.lmaa.org.uk)

\*(c) シンガポール：この傭船契約はシンガポール法\*\*／英国法\*\*に準拠し、これに従って解釈される。

この傭船契約に起因し又は関連する契約の存否、有効性又は解除に関する問題を含む一切の紛議は、本条の規定に反映させることが必要な限りにおいてシンガポール国際仲裁法（第143A章）、及びその改正もしくは再律法に従って、シンガポールの仲裁に付託される。

仲裁は、仲裁手続が開始された時に施行されるシンガポール海事仲裁所（SCMA）の規定に従って行われる。

本条による紛議の仲裁は3名の仲裁人に付託される。紛議を仲裁に付託しようとする当事者は、自己の仲裁人を選任し、かつ相手方に対し仲裁人選任に関する書面による通知を送付しなければならない。この通知には、申立人の通知から14暦日以内に自己の仲裁人を選任することを要求するとともに、相手方が自己の仲裁人を選任し、かつ明記された14日以内に仲裁人選任の通知を行わない場合には、申立人がその仲裁を単独仲裁人として選任することを記載する。もし相手方が自己の仲裁人を選任せず、明記された14日以内に仲裁人を選任した旨の通知を行わない場合、仲裁の申立人は相手方に対する更なる事前通知を要求されることなく、その仲裁人を単独仲裁人として選任し、その旨を通知することができる。単独仲裁人の判断は、合意によって選任された場合と同様に両当事者を拘束する。

当事者は、書面による合意をもって単独仲裁人の選任に関するこれらの規定を変更することができる。

請求又は反対請求がいずれも150,000米ドル（又は当事者が合意するその他の額）を超えない場合、仲裁は、仲裁手続が開始された時に施行されるSCMA少額請求手続に従って単独仲裁人の下で行われる。(www.scma.org.sg)



Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.  
(www.scma.org.sg)

- (d) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

*\*Sub-clauses (a), (b), (c) and (d) are alternatives; indicate alternative agreed. If alternative (d) agreed also state the place of arbitration. If no alternative agreed and clearly indicated then Sub-clause (a) shall apply by default.*

*\*\*Singapore and English law are alternatives; if Sub-clause (c) agreed also indicate choice of Singapore or English law. If neither or both are indicated, then English law shall apply by default.*

1088 - 1095 55. Notices

All notices, requests and other communications required or permitted by any clause of this Charter Party shall be given in writing and shall be sufficiently given or transmitted if delivered by hand, email, express courier service or registered mail and addressed if to the Owners, to ..... or such other address or email address as the Owners may hereafter designate in writing, and if to the Charterers to ..... or such other address or email address as the Charterers may hereafter designate in writing. Any such communication shall be deemed to have been given on the date of actual receipt by the party to which it is addressed.

1096 - 1098 56. Headings

The headings in this Charter Party are for identification only and shall not be deemed to be part hereof or be taken into consideration in the interpretation or construction of this Charter Party.

1099 - 1100 57. Singular/Plural

The singular includes the plural and vice-versa as the context admits or requires.

1101 - 1102 Clauses ..... to ..... , both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in this Charter Party.

1103 - 1105 OWNERS:

CHARTERERS:

\_\_\_\_\_  
Name: .....  
Title: .....

\_\_\_\_\_  
Name: .....  
Title: .....

(d) この傭船契約は両当事者が相互に合意する場所の法律に服し、かつこれに従って解釈される。この傭船契約に起因し又は関連する一切の紛議は、相互に合意する場所の仲裁に付託され、そこで適用される手続に従う。

\* 本条 (a), (b), (c) 及び (d) は選択的であり、合意した選択を示すこと。もし選択肢 (d) が合意される場合には仲裁地を規定する。いずれの選択肢も合意されず明確に示されない場合には、(a) を規定として適用する。

\*\* シンガポール法及び英国法は選択的である。もし (c) が合意される場合には、シンガポール法又は英国法のいずれかを選択する。いずれも選択されず又は両方が選択された場合、英国法を既定として適用する。

## 55. 通知

この傭船契約の各条項により要求され又は認められる全ての通知、要求、その他の連絡は、書面により行われ、手交、e-mail、宅配便又は書留郵便の場合には確実に付与又は伝達すること、船主宛ての場合には、..... 又は船主が後日書面により指定する他の住所又は e-mail アドレス宛てに、傭船者宛ての場合には、..... 又は傭船者が後日書面により指定する他の住所又は e-mail アドレス宛てに行う。これらの連絡は宛先の当事者が実際に受領した日に行われたものと看做す。

## 56. 見出し

この傭船契約にある見出しは専ら識別のためのものであり、その一部として理解されることも、この傭船契約の解釈又は意味として考慮されることもない。

## 57. 単数／複数

文脈において許容され又は必要な場合には単数形は複数形を含み、その逆も同様とする。

ここに添付された第 ..... 条から第 ..... 条まで（両条を含む）の規定は、この傭船契約に完全に撰取される。

船主

傭船者

名称：.....

名称：.....

肩書：.....

肩書：.....

NYPE2015APPENDIXA(VESSELDESCRIPTION)				
GENERALINFORMATION				
1.1	Vessel's name			
1.2	Type of vessel			
1.3	IMO number			
1.4	Year of build			
1.5	Name of shipyard/where built		/	
1.6	Flag			
1.7	Port of Registry			
1.8	Classification Society			
1.9	Protection & Indemnity Club - full name			
1.10	Hull & Machinery insured value			
1.11	Date and place of last drydock			
1.12	Vessel's Call Sign			
1.13	Vessel's INMARSAT number(s)			
1.14	Vessel's fax number			
1.15	Vessel's email address			
LOADLINEINFORMATION				
2.1	Loadline	Deadweight	Draft	TPC
	Winter			
	Summer			
	Tropical			
	Fresh Water			
	Tropical Fresh Water			
2.2	Constant Excluding Fresh Water			
2.3	Freshwater Capacity			
TONNAGES				
3.1	Gross Tonnage (GT)			
3.2	Net Tonnage (NT)			
3.3	Panama Canal Net Tonnage (PCNT)			
3.4	Suez Canal Tonnage	Gross (SCGT)	Net (SCNT)	
3.5	Lightweight			
DIMENSIONS				
4.1	Number of holds			
4.2	Hold dimensions	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.3	Height of holds			
4.4	Number of hatches			
4.5	Manufacturer and type of hatch covers			
4.6	Hatch dimensions	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.7	Is vessel strengthened for the carriage of heavy cargoes?			
4.8	If yes, state which holds may be left empty			
4.9	Main deck strength			
4.10	Tanktop strength			
4.11	Strength of hatch covers			

NYPE 2015 付録 A (船舶明細)				
<b>一般情報</b>				
1.1	船名			
1.2	船舶の種類			
1.3	IMO 番号			
1.4	建造年			
1.5	造船所名及び場所			
1.6	船籍			
1.7	登録港			
1.8	船級協会			
1.9	P & I クラブ - 正式名称			
1.10	船体保険価額			
1.11	最終入渠日及び場所			
1.12	船舶信号符字			
1.13	船舶インマルサット番号			
1.14	船舶 FAX 番号			
1.15	船舶 e-mail アドレス			
<b>満載喫水線情報</b>				
2.1	満載喫水線	積載重量	喫水	毎センチ排水トン数
	冬期			
	夏期			
	熱帯			
	淡水			
	熱帯淡水			
2.2	淡水乾舷			
2.3	淡水最大許容値			
<b>トン数</b>				
3.1	総トン数			
3.2	純トン数			
3.3	パナマ運河トン数			
3.4	スエズ運河トン数	総トン数	純トン数	
3.5	軽荷重量			
<b>寸法</b>				
4.1	船艙数			
4.2	船艙面積	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.3	船艙の長さ			
4.4	艙口の数			
4.5	艙口蓋の製造者及び型			
4.6	艙口面積	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.7	重量貨物の運送に適する強度か？			
4.8	肯定の場合、いずれの船艙を空にするか？			
4.9	メインデッキの強度			
4.10	タンクトップの強度			
4.11	艙口蓋強度			

4.12	Cubic grain capacity, by hold	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.13	Cubic bale capacity, by hold	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.14	Length overall			
4.15	Length between perpendiculars			
4.16	Extreme breadth (beam):			
4.17	Keel to Masthead (KTM):			
4.18	Distance from waterline to top of hatch coamings or hatch covers if side rolling hatches	No. 1 hatch	Midships	Last hatch
	Ballast condition (ballast holds not flooded, basis 50% bunkers)			
	Full ballast condition (ballast holds flooded, basis 50% bunkers)			
	Light condition (basis 50% bunkers)			
	Fully laden condition			
4.19	Vessel's temporary ballast hold(s)			
4.20	Vessel's ballasting time/rate of ballasting			
4.21	Vessel's de-ballasting time/rate of deballasting			
4.22	If geared state manufacturer and type			
4.23	Number & location of cranes			
4.24	If vessel has power outlets for grabs – state number and power			
4.25	Maximum outreach of cranes beyond ship's rail			
4.26	Are winches electro-hydraulic?			
4.27	If vessel has grabs on board, state:			
		Type		
		Number/Capacity		
4.28	Are holds CO2 fitted?			
4.29	Are holds vessel fitted with Australian type approved hold ladders?			
4.30	Is vessel fitted for carriage of grain in accordance with Chapter VI of SOLAS 1974 and amendments without requiring bagging, rapping and securing when loading a full cargo (dead weight) of heavy grain in bulk (stowage factor 42 cubic feet) with ends untrimmed?			
4.31	Is vessel logs fitted?			
4.32	If yes, state number, type and height of stanchions on board and which stanchions are collapsible. Also state number and type of socket on board			

4.12	船艙毎のグレーン容積	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.13	船艙毎のバール容積	1.	2.	3.
		4.	5.	6.
		7.	8.	9.
4.14	全長			
4.15	垂線間長さ			
4.16	全幅			
4.17	キールからマストヘッドまでの長さ			
4.18	サイドローリングハッチの場合、水線から艙口縁材又は艙口蓋までの距離	第1 艙口	船体中央部	最終艙口
	バラスト状態（バラストホールドは満載でない、燃料油 50%）			
	バラスト満水状態（バラストホールドは満載、燃料油 50%）			
	軽荷状態（燃料油 50%）			
	満載状態			
4.19	本船の一時的なバラストホールド			
4.20	本船のバラスト水積載の時間・率			
4.21	本船のバラスト水排出の時間・率			
4.22	艙装している場合、その製造者及び型を記載			
4.23	クレーンの数及び位置			
4.24	グラブの電源出力がある場合、その数及び出力数を記載			
4.25	船側欄干を超えるクレーン最大伸長			
4.26	ウィンチは電気油圧式か？			
4.27	本船にグラブを積載している場合、以下を記載			
	種類			
	数・容積			
4.28	船艙内二酸化炭素が適合値か？			
4.29	オーストラリア型の承認された船艙梯子を装備しているか？			
4.30	本船は、重量ばら積み穀物（載貨係数 42 立方フィート）を両舷に至るまで平らにすることなく積載するにあたり、袋詰め、閉鎖、固定を要求することなく 1974 年 SOLAS 条約第 6 章及びその修正案に従った穀物運送に適するか？			
4.31	本船は木材運搬に適するか？			
4.32	もしそうである場合、船上の支柱の型及び高さ及び折りたたみ可能な支柱を記載。更にソケットの数及び種類を記載。			

<b>BUNKERS, SPEED AND CONSUMPTION</b>					
5.1	What type/viscosity of fuel is used for main propulsion?				
5.2	Capacity of main engine bunker tanks (excluding un-pumpables):				
5.3	Number of bunker tanks				
5.4	What type/viscosity of fuel is used in the generating plant				
	Capacity of auxiliary (aux.) engine(s) bunker tanks (excluding un-pumpables)				
	Speed on sea passage	Knots ballast	Knots laden	On tons (main)	On tons (aux.)
	Consumption in Port	Tons (main)		Tons (aux.)	
	Working				
	Idle				
<b>CREW</b>					
6.1	Number of Officers				
6.2	Number of Ratings				
6.3	Name and nationality of Master				
6.4	Nationality of Officers				
6.5	Nationality of Ratings				
<b>CERTIFICATE EXPIRY DATES</b>					
7.1	P&I				
7.2	H&M				
7.3	Class				
7.4	Gear				
7.5	Document of Compliance (DOC)				
7.6	Safety Management Certificate (SMC)				
7.7	International Ship Security Certificate				

燃料、速度及び消費					
5.1	主推進機で使用する燃料油の種類・粘度				
5.2	主機燃料油タンクの容積（吸取り不能を除く）：				
5.3	燃料油タンクの数				
5.4	発電機に使用される燃料油の種類・粘度				
	補機燃料油タンクの容積（吸取り不能を除く）				
	海上航行における速度	バラスト状態での速度	貨物積載時の速度	トン（主機）	トン（補機）
	港における燃料油の消費料	トン（主機）		トン（補機）	
	稼働時				
	アイドリング時				
乗組員					
6.1	職員の数				
6.2	部員の数				
6.3	船長の氏名及び国籍				
6.4	職員の国籍				
6.5	部員の国籍				
証明書有効期限					
7.1	P&I 保険				
7.2	船体保険				
7.3	船級				
7.4	艙装				
7.5	適合書類（DOC）				
7.6	安全管理証書（SMC）				
7.7	船舶保安証書				