

資料

英文船舶売買契約書 (NIPPONSALE) 改定趣旨書

社団法人 日 本 海 運 集 会 所
書 式 制 定 委 員 会
英文船舶売買契約書式改定審議小委員会

社団法人日本海運集会所書式制定委員会（委員長 水谷豊、副委員長 川越嘉三、清水賢）は、平成2年2月27日に開催された昭和63年・平成元年度第5回書式制定委員会において、英文船舶売買契約書式の改定を決議した。これを受けて、同時期に改定決議のなされた米材航海備船契約書式の改定作業の終了後、実務者を中心とした英文船舶売買契約書式改定審議小委員会（以下「小委員会」という）が発足され、平成4年6月9日から本年6月1日まで計16回の審議を経て改定案が作成された。この改定案が、本年9月9日の平成4・5年度第3回書式制定委員会において承認されたので、ここに発表する。

英文船舶売買契約書式改定審議小委員会

（**印は議長、*印は副議長。役職名は委嘱時のそれ。括弧内は、代理出席者。敬称略、順不同。）

船会社

守 田 敏 則	(八 木 下 准 二)	川崎汽船	企画部課長
内 野 友 彦	(西 尾 茂 隆)	ナビックスライン	不定期船本部企画グループ リーダー補佐
辻 本 泰 久		日本郵船	法務保険室次長
** 吉 田 進		大阪商船三井船舶	法務保険部長
水 谷 龍 郎	(新 井 吉 憲)	昭和海運	業務部副部長

仲立会社

森 本 一 巳	(加 藤 智)	宝運 SHIPPING	売船部部長
小 川 康 生	(上 野 光 衛)	ジャスポ	社長
* 菅 明 典		マリントレーダー	社長

商社

栗 本 滋 雄	(植 谷 祥 治)	クリムソンライン	売船部部長
保 坂 直	(大 町 陽 三)	伊藤忠商事	船舶・海洋プロジェクト部第 3課長代行
野 溝 優		兼松	船舶部長
樋 口 栄 一	(高 野 信 久)	国際汽船	営業第2部部長
稲 見 俊 文	(山 田 弘 之)	三菱商事	船舶・鉄構部開発企画チーム リーダー
村 上 光	(合 崎 聡)	三井物産	船舶海洋部船舶運営営業部 課長

東 裕 一 (山 田 賢) ニチメン

船舶部第二チーム担当課長

事務局

山 田 隆 書式仲裁部部長代理
田 代 健 二 書 式 仲 裁 部

1. 審議方針

改定審議にあたり、「公正で実務的に妥当」な書式について委員間で共通の認識をもつべきであるとの意見がありこれを検討したが、そのような認識を最初から求めるよりも、むしろ各委員がそれぞれの立場から具体的、個別的かつ実務的な改定案を提示し、それをそれぞれの立場から検討する過程において、そのような認識を得ることができるという理由から、まず具体的審議（逐条審議）に入ることとした。

2. 審議方法

各委員にて、改定を必要とする箇所につきまとめたものを事務局に送付し、事務局がこれをまとめて「たたき案」を作成し、これをもとに逐条審議することとした。

なお、読者の調査・研究の便を考え、小委員会委員により出された改定意見をまとめた「改定意見(1)～(3)」、審議経過を記録した議事録、そして外国人海事弁護士に必要に応じて意見を聞き、最終的な確認を依頼した記録である「外国人海事弁護士のコメント」を、各条の説明の中で引用した。これらの資料は、当所に保管されている。

また、本文の最後に付録として旧フォームを掲載したので、あわせて参照いただきたい。

3. レイアウト

[改定箇所]

修正・追加があることを考慮し、右側に現行以上の余白をとり、利用者の便宜のため各条文に見出しをつけ、また、条文と条文の間に現行以上の間隔を設けることとした。

その外は現行どおり。(第2回議事録2頁)

[参考]

以下のような改定意見が出された。

- ①紙質および紙面のサイズ（現行書式はA4サイズ）、活字のタイプ、そしてサイズについて再考すべきではないか。(改定意見(1)1頁)
- ②ワープロやパソコンのプリンターから直接打てるよう1行字数/1頁行数などをプリンターの規格にあわせてはどうか。(改定意見(1)1頁)
- ③Rider Clauseの記載された用紙が本体から離れた場合、後にファイルするときに特定できなくなることがあるので、契約を特定できる記入欄を設けたRider Clause専用の用紙を作成してはどうか。(改定意見(1)1頁および第2回議事録2頁)

審議の結果、①については、特に実務上支障がないこと、②については、ワープロやパソコンのプリンターには統一規格がないので技術的にむずかしいこと、③については、利用者が注意すればよいことで特に設ける必要はないことを理由として、いずれについても今回の改定での採用を見合わせた。(第2回議事録2頁)

4. 表題

Issued 16/12/1965
Amended 13/7/1971
Amended 16/3/1977
Amended 9/9/1993

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

MEMORANDUM OF AGREEMENT

Code Name : NIPPONSALE 1993

Copyright.
Published by
The Japan Shipping
Exchange, Inc.

(日本語訳)

発行 1965年12月16日
改定 1971年7月13日
改定 1977年3月16日
改定 1993年9月9日

社団法人 日本海運集会所書式制定委員会

版權：
社団法人 日本海運
集会所発行

船舶売買契約書

コードネーム：ニッポンセール 1993

[改定箇所]

コードネームを“NIPPONSALE 1993”とした。

[参考]

Norwegian Saleform (コードネームは“SALEFORM 1987”)が本年に改定される予定であり、実務界で本書式とともに“NSF 93”または“NS 93”という略称が使用される可能性があるため、本書式のコードネームを、たとえば“JAPAN SALEFORM”や“TOKYO SALEFORM”としてはどうか、との意見があったが、コードネームを変更すると実務界が新名称に慣れるまでに時間がかかり、かえって混乱を招く恐れがあること、また当所フォームは従来から“NIPPON”の名称を用いていることから、変更しないこととした。(第2回議事録2頁および第14回議事録1頁)

5. 逐条解説

前文

新規定

Date

1 IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between the Sellers mentioned in (i) below (“the Sellers”)
2 and the Buyers mentioned in (ii) below (“the Buyers”) that the Sellers shall sell and the Buyers
3 shall buy the Vessel named in (iii) below with particulars mentioned in (iv) - (viii) below (“the
4 Vessel”), which has been accepted by the Buyers as a result of their superficial inspection of the
5 Vessel at and examination of her Class Records, on the following
6 terms and conditions :
7 (i) Sellers:
8
9 (ii) Buyers:
10
11 (iii) Vessel’s name:
12 (iv) Flag: (v) Class:
13 (vi) Built (year and builder’s name):
14 (vii) Gross register tonnage: (viii) Summer dead-weight tonnage

(日本語訳)

(契約締結) 日.....

本日、(i)記載の売主(「売主」)と(ii)記載の買主(「買主」)との間で、(iv)から(viii)までに記載の明細を有し、.....における外観検査およびクラスレコードの精査の結果買主に了解された(iii)記載の名称の船舶(「本船」)について、以下の条項および条件において、売主はこれを売り、買主はこれを買うことが合意された。

(i) 売主

.....

(ii) 買主

.....

(iii) 本船の名称

.....

(iv) 国旗

(v) 船級

.....

(vi) 建造 (年および建造者名)

.....

(vii) 登録総トン数

(viii) 夏期載貨重量トン数

.....

[改定箇所]

- ① “.....19...”を“Date.....”とした。
- ② 記載事項は、外観検査の場所を除き前文の下にまとめた。
- ③ 旧規定 Line 5 “steamship/motor vessel” は削除した。
- ④ 旧規定 Line 7 “tons gross and.....net register tons” は、“Gross register tonnage” の記載欄だけ設けることとした。
- ⑤ “built”を“Built (year and builder’s name)”とした。
- ⑥ 旧規定 Line 9 ,10 “now trading/laid up at”を削除した。
- ⑦ 旧規定 Line 10,11 “with everything belonging to her, on board and on shore”は削除した。
- ⑧ “as a result of their superficial inspection of the Vessel at.....and examination of her Class Records”を追加した。

[改定趣旨]

- ① 数年後には21世紀になってしまうので、このように改定した。(改定意見(1)1頁、第2回議事録2頁および第16回議事録1頁)
- ② 利用者の記載と参照の便宜を考え、記載事項を一箇所にまとめた。これにより記載漏れも防ぐことができる。なお、外観検査の場所は双方の協議が必要なので除外した。(改定意見(1)1頁、第2回議事録1、2頁および第14回議事録2頁)
- ③ MVおよびSSの別は、(iii)欄記入時に、利用者が船名と一緒に書き加えることができるので、削除することとした。(改定意見(1)1頁、第2回議事録3頁および第14回議事録2頁)
- ④ 両方につき記載欄を設ける必要がないので、より利用度の高い総トン数欄のみを設けることとした。(第14回議事録2頁)

- ⑤ 本船引渡し前に、1年以上係船された場合などは問題があるので、進水 (“launched”) を追加してはどうかとの意見もあったが、実務上必要性があまりなく、かえって調査などが煩わしいこと、また、“built” が竣工を表すことについては国際的実務認識があることからあえて進水についてまで触れる必要がないことから、この意見の採用は見合わせた。(改定意見(1)1頁、第2回議事録3頁および第14回議事録2頁)
- ⑥ 係船については、実務上ほとんど抹消していること、係船届けを出さないと本来の意味での係船とならないこと、また、記載するなら係船の期間まで言及する必要があり煩雑なことから、削除することとした。また、“now trading” については、記載するといっても場所を特定できないし、たいした意味もないことから削除することとした。(改定意見(1)1頁、第2回議事録3頁および第14回議事録2頁の“Present position” に関する審議結果)
- ⑦ 売買契約の対象となる本船の付属品については第10条に規定があるので、そこで規定することとした。(改定意見(1)2頁、第2回議事録3頁、第12回議事録3、4頁、第16回議事録4、5頁および小委員会最終案5頁)
- ⑧ 外観検査およびクラスレコードの精査が契約締結前に済んでいることを明確にした。(改定意見(1)7頁～9頁および第3回議事録1、2頁、第二読会案1頁および第14回議事録1頁)

[参考]

内航船舶売買契約書にならって、第1条にボックス記載欄を設け、記載事項につき利用者の注意を喚起するようにしてはどうかとの意見があったが、スクラップ船ならともかく (SALESCRAP 87はボックスレイアウト)、それ以外では当事者の協議が必要な事項が多く、それらをすべてボックス内にまとめることは困難であるため、この意見は採用されなかった。(改定意見(1)1頁、第2回議事録1、2頁および第14回議事録2頁)

旧第1条の削除

[削除の趣旨]

本条は、政府の輸出認証 (Government's Export Licence) を取得する売主の義務と政府の輸入認証 (Government's Import Licence) を取得する買主の義務を定めた規定であるが、以下の理由で削除することとした。(改定意見(1)2、3頁および第3回議事録1頁)

- ① 輸出認証および輸入認証が契約の条件となる案件は数が少ないと思われ、必要であれば Rider Clause で特約したほうが実務的である。
- ② 日本においてはココム該当品目の削減により、輸出認証を必要とする一般商船はほとんどない。一方、通関時に運輸省の譲渡許可が必要である。外国においては、カナダ、インド、トルコ、ブラジル、メキシコ、スペイン、オーストラリア等、輸出認証ないしある種の Government's Approval が必要な場合があるが、その Approval の形式または名称は個々別々である。したがって、この規定は Rider で処し、個々のケースに対応した表現で記述するほうが良い。また、輸入認証については、中古船の売買では必要とされることは稀であろう。
- ③ 1991年11月の貿易管理令改正により、船舶の輸出に Licence が不要になったため、この条項は実質的に意味を失った。SALEFORM にも該当する条項はない。

第1条 (旧第2条)

15 1. PRICE

16 The Purchase Price of the Vessel shall be
17

(日本語訳)

1. 売買価格

本船の売買価格は.....とする。

[改定箇所]

旧条項のとおり。

第2条 (旧第3条および旧第4条(a)号)

18 2. PAYMENT

19 (a) As security for the fulfilment of this Agreement, the Buyers shall pay a deposit of ten (10)
20 per cent of the Purchase Money to a bank nominated by the Sellers within three (3) banking
21 days from the date of this Agreement, in the names of the Sellers and the Buyers, which
22 shall be paid to the Sellers as a part of the Purchase Money in the same manner as the
23 ninety (90) per cent of the Purchase Money hereunder. Any interest earned on the deposit
24 shall be for the Buyers' account and any bank charges on the deposit shall be borne equally
25 by the Sellers and the Buyers.

26 (b) The Buyers shall remit the balance of the Purchase Money by telegraphic transfer to the
27 said bank immediately after the Notice of Readiness for Delivery is tendered by the Sellers
28 as per clause 7 of this Agreement. This balance shall be paid out to the Sellers together
29 with the said ten (10) per cent deposit against the Protocol of Delivery and Acceptance
30 being duly signed by the representatives of both parties at the time of delivery of the
31 Vessel.

(日本語訳)

2. 支払

(a) 買主は、本契約の履行の担保として、本契約締結日から3銀行営業日以内に、売主の指定する銀行に、売主および買主の名義で、売買代金の10%の預託金を預託するものとする。この預託金は、(b)号の売買代金の90%と同様の方法で、売買代金の一部として、売主に支払われるものとする。預託金に発生した利息は買主の勘定とし、預託金にかかる銀行手数料はその均等分をそれぞれ売主および買主が負担するものとする。

(b) 買主は、売主が本契約第7条に従って引渡準備通知を提出した後すみやかに、(a)号の銀行に、売買代金の残額を電信送金するものとする。この残額は、本船の引渡し時に、(a)号の10%の預託金とともに、両当事者の代表者により適正に署名された船舶受渡協定書と引き換えに売主に支払われるものと

する。

[改定箇所]

新第2条(a)号について (旧第3条)

- ① 旧第3条および旧第4条(a)号を統合し、それぞれ新第2条(a)号および(b)号とした。旧第4条(b)号は削除した。
- ② 旧第3条 Line 22 “correct” を削除した。
- ③ 旧第3条 Line 22 “pay in” を “pay” とした。
- ④ 預託金の支払いを3銀行営業日以内 (within three (3) banking days) とした。
- ⑤ 旧第3条 Line 24 “in the name(s) of the Sellers and/or the Buyers” は、“in the names of the Sellers and the Buyers” とした。
- ⑥ 旧第3条 Line 25 “which deposit” の “deposit” を削除した。
- ⑦ 旧第3条 Line 25～27 “shall be placed at the disposal of the Sellers as part of the Purchase Money on presentation to the above-mentioned bank of the duplicate of the notice of readiness for delivery of the vessel” を削除し、“shall be paid to the Sellers as a part of the Purchase Money in the same manner as the ninety (90) per cent of the Purchase Money hereunder” とした。
- ⑧ 従来の預託金に発生した利息の取得権限者 (買主) の規定 (“Any interest earned on the deposit shall be for the Buyers’ account”) の外に、預託金にかかる銀行手数料の負担者が売主、買主の両者であることを明記した (“and any bank charges on the deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers”)。

新第2条(b)号について (旧第4条(a)号)

- ⑨ 旧第4条 Line 28～29 “The Buyers shall pay the balance of the Purchase Money as follows: [Delete either of the following (a) or (b). If no deletion is made, (a) is to apply.]” を削除した。
- ⑩ 旧第4条(a)号 Line 30、31 “to a bank nominated by the Sellers” を “to the said bank” とした。
- ⑪ 旧第4条(a)号 Line 31、32 “not later than days prior to the expected date of delivery of the vessel” を “immediately after the Notice of Readiness for Delivery is tendered by the Sellers as per clause 7 of this Agreement” とした。
- ⑫ 旧第4条(a)号 Line 32 “which balance shall be paid to the Sellers” を “This balance shall be paid out to the Sellers together with the said ten (10) per cent deposit” とした。
- ⑬ 旧第4条(a)号 Line 32～33 “against the Protocol of Delivery and Acceptance of the vessel duly signed by both parties” を “against the Protocol of Delivery and Acceptance being duly signed by the representatives of both parties at the time of delivery of the Vessel” とした。

[改定趣旨]

- ① 旧第3条および旧第4条(a)号を統合した趣旨：たしかに、10%の預託金と90%の残代金とは、前者が預託金であり没収の対象であること、したがってすみやかに預託されるべきことが必要となる一方で、後者は売買代金の支払として確実に、そして本船引渡しの前に送金される必要があることに留意しなければならない。しかし、両者ともに売買代金の一部であること、支払方法および時期がほぼ同じこと (売

主指定の銀行もほとんど同一、実務上、10%の預託金についてもN/Rでなく、protocolと引き換えに支払うことになっている)、実務では追加規定で同一条項としていること、かつ同一条項内に規定しても法的に問題はなから統合することとした。なお、以前と比べれば減ったものの、売主が指定する銀行が預託金と残代金とで異なる場合があるが、まれな場合として、当事者の特約に委ねることとした。(第5回議事録1、2頁)

旧第4条(b)号を削除した趣旨：L/C決済の実例がなくなった。(改定意見(1)7頁および第5回議事録2頁)

- ② “correct” がなくとも同様の意味になるので必要ない。(外国人海事弁護士のコメント2頁)
- ③ たしかに“pay in”には「預託する」という意味があるが、英語的表現としては奇異であるとの指摘から“pay”とした。意味は同様である。
- ④ 日数をブランクにすれば当事者の判断に委ねることができるが、標準的な日数をあらかじめ規定することによって、本書式の標準約款としてのスタンスが明確化される。実務的には、3銀行営業日とする契約が多い。(改定意見(1)3頁および第3回議事録3頁)
- ⑤ 大前提として、“Sellers' account”では前払いのようになってしまし、 “Buyers account”では、売主が口座から引き落とすことができなくなってしまうので、“joint”にしなければならないことが指摘された。“joint account”および“joint name”については、前者が口座開設のときに手続きが煩瑣との理由で実務的には後者を採用してはどうかとの意見があった。しかし、外為法上、非居住者同士なら格別、居住者と非居住者の口座を設けることは外貨管理ができないので認められなかったという事情を考えると、“joint”という文言を使用するといずれの表現であっても問題が生じる可能性があること、取引実態が各社各様であることから、現行規定に若干の修正を加えた“Sellers and Buyers”との表現がより好ましいとされた。(改定意見(1)4頁および第4回議事録2、3頁)
- ⑥ “which”が、その前の“deposit”を指すのであれば、重ねて“deposit”を置く必要はない。
- ⑦ 旧規定を削除した趣旨：そもそも、L/C取引のreleaseを表現した文言であったが、現在の実務では、protocolと引き換えに実際に支払われることが常態となったことからこのような表現となった。

“in the same manner with the 90% of the Purchase Money hereunder”採用の根拠：実務上、預託金と残代金とで支払の時期がそれほど異ならなくなったことからこのような表現とした。(第5回議事録2頁)

- ⑧ 現在、日本においては“joint account”のdepositに関連して、入出金に対して“lifting charge”を、また手数料として一定額の“handling charge”を課しており、“deposit”に関連する“bank charge”は常に発生しているので、その費用負担について規定しておいた方が便宜であるとの趣旨で、預託金にかかる銀行手数料の負担者に関する規定を設けることとした。

本条の“bank charge”には“holding charge”と“lifting charge”が含まれる。そもそも“lifting charge”は、日本の銀行取引に独特の手数料で、外国人との取引上、ネゴの段階で話合いがつかないこともあり、紛争の元となる可能性があるところ、外国人には時として予測のつかない手数料であることから、明示して注意を喚起するのが公平ではないかという意見があり検討したが、本書式が、国際的に使用されることを予定するのであれば、わが国だけで課されるような手数料について、標準書式に明記するのはおかしいので、“bank charge”との文言で表現することとした。

“bank charge”に“lifting charge”を含めて考えるとすれば、売主が口座設置場所に日本の銀行を指定した場合、“bank charge”を全額買主負担とするのは酷であるし、売主に負担させることもできない、さらに、預託金は両当事者名義の口座に入ることから、当事者に平等に負担させるのが公平である。

なお、売主(指定)銀行の費用については売主が負担するという規定とともに、それ以外のたとえば送金銀行等の費用は買主が負担する旨明記すべきではないかとの意見があったが、そもそも買主が預託

金を送金手数料分だけ差し引いて預託することはできないので、費用負担の規定として平等感を出すということは格別、特に規定する必要も見いだせないで、この意見を採用しなかった。(改定意見(1)4、5頁および第4回議事録3、4頁)

- ⑨ 旧第3条と第4条を同一項内で規定すること、およびL/C決済の実例がなくなったことから、削除することとした。(上記趣旨の①参照)(改定意見(1)7頁および第5回議事録2頁)
- ⑩ 10%預託金および90%残代金ともに同一銀行に振り込まれることを原則として、先行する預託金と同様の銀行という表現方法を採用した。他に、“to the Sellers' bank”との表現や、銀行の名前を直接記載する欄を設けるとの案が出たが、前者については売主の指定銀行や取引銀行などの解釈が可能で混乱を招くおそれがあること、また後者については契約書作成時までに必ずしも銀行が決まらないことから採用にいたらなかった。(改定意見(1)6頁および第5回議事録2、3頁)
- ⑪ 旧規定の“expected date of delivery”は、実際にいつになるか曖昧であることから、新規定ではN/Rの提出に基準を置くこととした。さらに、“immediately after”とし、N/R提出後すぐに送金しなければならないという意味で、“not later than”や“expected”などの表現を用いるよりも確実に曖昧さが残らない表現とした。具体的な日数は、買主は第7条の規定によりN/R提出後3銀行営業日以内に本船を受け取らなければならないので、引渡し前までに送金すべきことになる。したがって、かりに第7条により10日間の受領遅滞が生じた場合であっても、実際の引渡し日にかかわらず、あくまでもN/Rの提出日が基準となるので、売主は買主に対して送金の督促をすることができるであろう。ただし、もっとも重要なことは本船の引渡し時点で船価相当分の金額が売主の銀行に入っていることであるから、若干送金が遅れたことをもって契約違反とまではいえない。なお、“remit”にかえて入金という意味の“reach”などの表現を用いるべきではないかとの意見もあったが、送金上のトラブルをすべて買主に負わせるのは酷であることから、改定を見合わせた。(改定意見(1)6、7頁、第5回議事録3、4および第6回議事録2、3頁)
- ⑫ 英語の表現として“which balance”ではおかしいので“this balance”とした。旧第3条と旧第4条を同一項内で規定することからこのような表現とした。また、“paid out to”は、供託金や差押え解除金や預託金などすでに予備的に支払われている金員を支払に充当することをいう。(改定意見(1)6頁、第5回議事録3、4頁および第16回議事録2頁)
- ⑬ 当事者の署名は、代表権限を有する者によることを明記した。なお、“protocol”につき、ファクシミリなどの謄本でも良い旨の文言を入れてはどうかとの意見もあったが、法的には正本を受領することが原則であるから、採用しなかった。“duly”の意味がはっきりしないことから、削除してはどうかとの意見があったが、「適正に署名された」とは、行為能力を有し代表権限を有する者が、詐欺・脅迫や錯誤、または他の契約を無効または取り消しうる状態にするような事由なしに署名されたということを示すと考えられることから、存置することとした。ただし、署名者に代表権限があるかどうか問題となることがあるので、この点だけは文言を補充した。(改定意見(1)6頁及び第5回議事録3、4頁)

[参考]

契約通貨と決済通貨に関する規定を設けてはとの意見があったが、各取引の独自性を考慮して、統一的规定を設けず、当事者の特約に委ねることとした。

(第3回議事録1、2頁)

山田録一「国際私法」現代法学全集299頁は、「まず、債務の履行は、契約の主要な目的であるから契約の準拠法の支配に服するのは当然である。しかし、履行の態様すなわち取引の日、取引の時間、支払に用いられる貨幣の種類、度量衡等については、契約の準拠法によるよりも履行地法によるのが合理的であり

実際的である。したがって、とくに当事者による反対の意思が表示されない限り……、履行の態様については履行地法によることが広く認められている」と説明する。

第3条 (旧第5条)

32 3. DOCUMENTATION

33 At the time of delivery of the Vessel, the Sellers shall furnish the Buyers with the following
34 documents:

35 (a) the Bill of Sale, duly attested by a Notary Public, specifying that the Vessel is free from all
36 debts, encumbrances and maritime liens,

37 (b) a letter from the Sellers undertaking to supply a Deletion Certificate from the
38 Registry promptly after the Vessel's delivery, and

39 (c) such other documents as may be mutually agreed.

40 Closing and exchange of documents shall take place at

(日本語訳)

3. 証書類

本船の引渡しの際、売主は、以下の証書類を買主に提供するものとする。

(a) 債務、担保および海事先取特権の一切ないことが明記され、公証人により適正に認証された売買証書、

(b) 本船の引渡し後、すみやかに……の登録からの抹消証書を提供することを約した売主の書状、および

(c) 当事者が合意したその他の書類。

手続きの完了および証書類の交換は、……で行うものとする。

[改定箇所]

- ① 旧条 Line 43～44 “specifying free from all debts, encumbrances and maritime liens” を “specifying that the Vessel is free from all debts, encumbrances and maritime liens” とした。
- ② 旧条 Line 45～46 “(2) Photostatic copy of the……Government's Export Licence of the vessel, (3) Commercial Invoices,” を削除した。
- ③ 旧条 Line 48 “after the vessel be delivered to the Buyers” を “after the Vessel's delivery, and” とした。
- ④ “(c) such other documents as may be mutually agreed” を新設した。
- ⑤ “Closing and exchange of documents shall take place at…….” を新設した。

[改定趣旨]

- ① 表現の変更のみ。債務や担保や海事先取特権の対象が本船である旨を明示した。新第5条「引渡しの状態」が本船の物理的瑕疵のない状態に言及したのに対して、本条(a)号は、新設第13条とともに本船の法律上の瑕疵がない状態について言及した。

- ② 旧第5条(2)号は、旧第1条を削除したことによって必要がなくなった。同条(3)号は、実務上必要ない。
(第6回議事録3、4頁)
- ③ 表現の変更のみ。(改定意見(2)11頁および第6回議事録4頁)
- ④ 本条に書類を多く列挙すると、結局それに拘束されることになり、新たな遅延が生じる可能性もあるので、必ず必要になる書類は別として、なるべく書類名は挙げないこととした。新规定は、当事者の合意により交換すべき書類を決定することとした。(改定意見(2)11頁、第6回議事録4頁および外国人海事弁護士のコメント)
- ⑤ “Closing (手仕舞)”と“Exchange of documents (書類の交換)”を行う場所につき、契約の段階で確定することができないところ、“Sellers’ option”と規定することも考えられるが、それでは売主に有利で公平を欠くと理解されかねないので、当事者の合意に委ねることとした。(改定意見(3)23頁、第13回議事録2頁)

第4条 (旧第6条)

41 4. DELIVERY PLACE AND TIME

42 (a) The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers at / in
43 not before and not later than
44 (“the cancelling date”).

45 (b) In the event the Sellers fail to make the Vessel ready for delivery on or before the cancelling
46 date, the Buyers shall have the option of maintaining or cancelling this Agreement,
47 provided such option shall be declared in writing within forty-eight (48) hours (Saturdays,
48 Sundays and Holidays excepted) from the cancelling date. However, any delay not
49 exceeding thirty (30) days caused by force majeure and/or by repairs in order to pass the
50 inspection under clause 6 of this Agreement shall be accepted by the Buyers.

51 (c) The Sellers shall keep the Buyers informed of the Vessel’s itinerary and give the Buyers
52 thirty (30) / fifteen (15) / seven (7) / three (3) days notice of approximate expected place and
53 date of readiness for delivery.

(日本語訳)

4. 引渡し場所および期間

- (a) 売主は、.....で、.....までに〔解約期日〕本船を買主に引き渡すものとする。
- (b) 売主が、解約期日までに本船の引渡し準備を完了しなかったときは、買主は本契約を継続または解約する選択権を有するものとする。ただし、この選択権は、解約期日から48時間以内（土曜日、日曜日および休日を除く）に、書面により宣言されなければならない。ただし、買主は、不可抗力および・または本契約第6条に基づく検査に通るための修繕により生じた30日を超えない遅延を了承しなければならない。
- (c) 売主は、買主に対して、本船の航海予定を知らせ、かつ、引渡し準備完了の予想されるおおよその場所および日に関する30日前、15日前、7日前および3日前の通知を行うものとする。

[改定箇所]

- ① 旧第6条 Line 49~50 “The Sellers shall deliver to the Buyers the vessel free from outstanding recommendations and average damages affecting her present class” は新第5条として規定し、本条から削除し、引渡し場所と期間に関する規定のみ残した。
- ② 旧第6条 Line 53~54 “In the event of the Sellers failing to deliver the vessel within the period specified as above, the Buyers shall have the option of maintaining or cancelling this Agreement,” は、“In the event the Sellers fail to make the Vessel ready for delivery on or before the cancelling date, the Buyers shall have the option of maintaining or cancelling this Agreement,” とした。
- ③ 選択権の行使につき、新たに “provided such option shall be declared in writing within forty-eight (48) hours (Saturdays, Sundays and Holidays excepted) from the cancelling date” との期限を設けた。
- ④ 旧第6条 “Line 54~56 “but any delay not exceeding thirty (30) days caused by force majeure and/or caused by repairs in order to pass the inspection under clause 7 of this Agreement to be accepted by the Buyers” は、“However, any delay not exceeding thirty (30) days caused by force majeure and/or by repairs in order to pass the inspection under clause 6 of this Agreement shall be accepted by the Buyers” とした。
- ⑤ 本船引渡しまでの航海予定を売主が買主に行う旨の新規定を設けた。

[改定趣旨]

- ① 引渡しの場所および期間ならびに引渡し遅延に関する規定と、本船の引渡し時の物理的状態に関する規定とを分け、前者は本条に、後者は新第5条に規定することとした（なお、新第3条「改定趣旨」①参照）。その目的は、本船の引渡し時の状態について、物理的状態と法律上の瑕疵がないことを、他の規定と切り放してそれぞれ独立規定として新設し、なるべく事項ごとに一条項を割り当てることによって、全体に利用者の理解しやすいすっきりした契約書とするということにある。引渡し期間については、新たに “cancelling date” との表現を採用した。（改定意見(2)12、13頁および第7回議事録4頁）
- ② “In the event of the Sellers failing to deliver the vessel within the period specified as above” を “In the event of the Sellers fail to make the Vessel ready for delivery on or before the cancelling date” とした趣旨は、引渡し期間内にN/Rが提出され、実際には期限経過後に引き渡された場合に、引渡し遅延となるか否か問題が生じることを避けるために、「引き渡すことができなかった」ではなく「引き渡す準備ができなかった」との表現とした。したがって、期間内にN/Rが提出され、それが有効であれば、本船の引渡しが解約期間経過後であっても、債務不履行にはならない。（第8回議事録1頁）
- ③ 選択権の行使につき新たに期限を設けたのは、売主が引渡し期間中に本船を引き渡せない場合に、買主の解約オプションをいつまでも認めることは、売主に酷となり、また実務にもそわないことを理由とする。

買主が期間内にオプションを行使しなかった場合は、契約は存続することになる。なぜなら、この選択権は買主に認められたもので、不履行の責を負う売主からの解約権を認める必要はなく、買主の損害賠償請求権が発生する可能性があることは格別（第14条参照）、従前の条件で売主は本船の引渡し準備を完了するべきであるし、買主も本船の引取りを本条を理由に拒むことはできなくなる。

なお、買主が契約継続を選択した場合の新たな解約期日の決定については、規定を複雑にするので、当事者のライダーク処理に委ね、本書式では規定しないこととした。

48時間については、引渡し期間前の解除を規定上認めず、引渡し期間を基準として選択権を行使させるということから、実務上事前に本船の動静について通知されていることから（本条(c)号参照）、そ

れほど長い期間を買主に認める必要はないという理由で、もっとも妥当と考えられる時間が採用された。(改定意見(2)14頁、第7回議事録4、5頁および第8回議事録1、3頁)

- ④ 選択権の行使に期限を設けたことにより、第1文が複雑になったので、独立の文章にした。趣旨に変更はない。
- ⑤ 新規定を設けた趣旨は、引渡しまでの本船の動静について、前もって当事者が認識し、柔軟に対応できるようにすることにある。

なお、本条(c)号の通知は、pre notice であることから、新第6条(旧第7条)の検査終了後に提出する新第7条(旧第8条)の通知(N/R)とは性格を異にする。(改定意見(2)13、14頁および第7回議事録4頁)

[参考]

不可抗力および新第6条の検査を通すための修繕以外の理由による引渡し遅延については、「補償を要さない(without compensation)」と規定するべきであるとの意見があったが、原則的には補償の対象となると考えられ、第14条の規定によって規律されるべきであるとの理由で採用されなかった。(第7回議事録5頁)

第5条(新規定：旧第6条参照)

54 5. DELIVERY CONDITION

55 The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel substantially in the same condition as when
56 the Vessel was inspected by the Buyers at the place mentioned in the preamble, fair wear and
57 tear excepted, but free from outstanding recommendations and average damage affecting her
58 present class with all her class, national and international trading certificates clean and valid at
59 the time of delivery.

(日本語訳)

5. 引渡しの状態

売主は、通常の損耗は除き、本船が前文に記された場所において買主により検査を受けたときと概ね同様の状態で、本船を買主に引き渡すものとする。ただし、引渡しの際に、未処理の指定事項および現在の船級を損なう海難損傷がない状態で、留保事項がなく有効な国内および国際航行に必要な証書類とともに引き渡すものとする。

[新設の趣旨]

新設の趣旨については、新第4条[改定趣旨]①参照。

具体的に証書類とは、クラスに関する証書やパナマやスエズのトン数に関する国内の証書やS O L A Sなどの国際条約関係の証書などとなる。

[参考]

本条を採用するか否かで以下のような議論があった。

採用に賛成する意見：本書式の基本は、外観検査後に契約書を締結するということにあり、改定案では、

前文にその旨規定することとした。とするならば、本船の物理的状態について、契約前の外観検査から引渡しまで、現行の第9条【新第8条】の場合に該る事件のない限り、売主側に保証させる規定を設けることは自然であり、かつ望ましいといえる。

採用に反対する意見：本書式は外観検査後の契約締結を予定しているが、その方法や内容等外観検査の態様については当事者に委ね敢えて触れずにいるところ（たとえば、現行の第10条では単に“as she is”としている）、本規定のように“substantially”や“inspected”さらには、“as mentioned in preamble”という文言によると、引渡し時における外観検査が契約締結の条件と解され、これは外観検査の実務上の取扱いと遊離することになりかねない。引渡し時における検査との差を見つける目的があるわけではないので、契約前の検査の態様変更を示唆するような文言は採用するべきではない。（第9回議事録2頁）

第6条（旧第7条）

60 6. DRYDOCKING

61 For the inspection by the Classification Society mentioned in (v) of the preamble of the Vessel's
62 bottom and other underwater parts below the summer load line (“bottom and other underwater
63 parts”), the Sellers shall place the Vessel in drydock at the port of delivery or near thereto prior
64 to delivery.

65 If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts be found broken, damaged or
66 defective so as to affect the Vessel's clean certificate of class, the same shall be made good at
67 the Sellers' expense to the Classification Society's satisfaction so as to retain the Vessel's class
68 without qualification.

69 While the Vessel is in drydock and if required by the Buyers or the Classification Society's
70 surveyor, the tail-end shaft shall be drawn, and should the same be condemned or found
71 defective so as to affect the Vessel's clean certificate of class, it shall be renewed or made good
72 at the Sellers' expense to the Classification Society's satisfaction so as to retain the Vessel's
73 class without qualification.

74 The cost of drawing and replacing the tail-end shaft shall be borne by the Buyers unless the
75 Classification Society requires the tail-end shaft to be drawn, made good or renewed.

76 The expense of putting the Vessel in and taking her out of drydock and the drydock dues
77 including the fee of the Classification Society's surveyor shall be paid by the Buyers unless the
78 rudder, propeller, bottom, other underwater parts or tail-end shaft be found broken, damaged or
79 defective as aforesaid, in which event the Sellers shall pay these expenses.

80 The Sellers shall pay all costs of transporting the Vessel to the drydock and from the drydock to
81 the place of delivery.

(日本語訳)

6. 乾ドック

前文(V)に記された船級協会による本船の船底およびその他夏期満載吃水線以下の水面下部(「船底および水面下部」)の検査のために、売主は、引渡し前に、引渡港またはその近辺の乾ドックに本船を入渠させるものとする。

舵、プロペラ、船底またはその他の水面下部に本船の留保事項のない船級証書を害するような破損、損傷または欠陥が発見されたときは、そのような部位は、売主の費用で、本船の船級が無条件で維持されるように、船級協会が満足するまで修理されるものとする。

本船が乾ドック入渠中に、買主または船級協会の検査員により要求があるときには、船尾軸は抜き取られるものとする。留保事項のない船級証書を害するような欠陥が船尾軸に発見されたときは、船尾軸は、売主の費用で、本船の船級が無条件で維持されるように、船級協会が満足するまで新替えまたは修理されるものとする。船尾軸の抜取りおよび再装着費用は、買主の負担とするものとする。ただし、船級協会が船尾軸の抜取り、修理または新替えを要求した場合にはこのかぎりではない。

本船の乾ドック入・出渠費用および船級協会の検査員への報酬を含む乾ドック料は買主が負担するものとする。ただし、舵、プロペラ、船底、その他の水面下部または船尾軸に上記したような破損、損傷または欠陥が発見されたときは、売主が当該費用を負担するものとする。

本船の乾ドックへの回航および乾ドックから引渡地までの回航にかかる一切の費用は、売主が支払うものとする。

[改定箇所]

- ① 旧規定 Line 57 “For the inspection” を “For the inspection by the Classification Society mentioned in (v) of the preamble” とした。
- ② 旧規定 Line 57 “of bottom and other underwater part or parts” を “of the Vessel’s bottom and other underwater parts below the summer load line (“bottom and other underwater parts”)” とした。
- ③ 旧規定 Line 58 “at the above-mentioned port or near thereto” を “at the port of delivery or near thereto” とした。
- ④ 旧規定 Line 68 “the drydock dues” を “the drydock dues including the fee of the Classification Society surveyor” とした。

[改定趣旨]

- ① 検査は船級を保持しているか否かの判定であって、その余は成約前の外観検査 (superficial inspection) で済ませているという原則を明確化するために「船級協会による」との文言を挿入することとした。なお、船級協会は前文に既出で、参照文言 (“mentioned....”) を挿入した。(第10回議事録1、2頁および第14回議事録5頁)
- ② 「船底およびその他の水面下部」の部位を明らかにした。

なお、“shell plate” を船底およびその他の水面下部と並列的に列挙するべきではないかとの意見もあったが、通常それが “other parts” に含まれると解されること、および詳細は当事者の特約に委ねるべきであることなどの理由により採用しないこととした。外にも、ラダープロペラーやバルブ関係が問題となるので規定してはどうかとの提案もあったが、シェルプレートの場合と同様の理由で採用しないこととした。(改定意見(2)14、15頁および第10回議事録1頁)

- ③ “above-mentioned port” とすると、港は検査港と引渡港があり、それぞれ規定する場所が本条から離れているので誤解を招くおそれがあることから、引渡港であることを明確にした。(外国人海事弁護士のコメント 5 頁)
- ④ 実務的な認識では、“dues” に検査員の報酬も含まれると解されるが、その点を明文化した。(第15回議事録 1 頁)

[参考]

“Divers’ Inspection” に関する規定を置くべきか否か検討された。たしかに、現在の実務では主流となった検査方法ではあるが、いまだ「一般的」方法というには時期尚早であること、採用すればこの方法を奨励することにもなること、規定するとなると長文になること、さらに技術の進歩によって検査方法も漸次変化することなどを考慮し、今回の改定では採用しないこととした。(改定意見(2)15～17頁および第10回議事録 2 頁)

第7条 (旧第8条)

82 7. NOTICE OF READINESS AND LIQUIDATED DAMAGES

83 When the Vessel has been approved by the Classification Society’s surveyor following the
84 inspection stipulated in the preceding clause, the Vessel shall be deemed ready for delivery and
85 thereupon the Sellers shall tender to the Buyers a notice of readiness for delivery.

86 The Buyers shall take over the Vessel within three (3) banking days from the day of the receipt
87 of such notice inclusive.

88 In the event of the Buyers not taking delivery of the Vessel within the period specified above,
89 the Buyers shall pay to the Sellers the sum of per day as
90 liquidated damages, but such detention shall not exceed ten (10) days.

(日本語訳)

7. 引渡準備完了通知および損害賠償額の子定

本船が、前条に定める検査の後、船級協会の検査員により合格とされたときは、本船は引渡しの準備が整ったとみなされ、売主は、直ちに引渡準備完了通知を買主に提出するものとする。

買主は、引渡準備完了通知受領の日から、その日を含め3銀行営業日以内に、本船を受け取るものとする。

買主が上記期間内に本船を受け取らなかったときは、買主は、予定された損害賠償額として、1日当り.....の金員を売主に支払うものとする。ただし、当該遅延は10日を超えないものとする。

[改定箇所]

- ① 旧規定 Line 73 “on inspection” を “following the inspection” とした。
- ② 旧規定 Line 76 “within three (3) days (Sundays and holidays excepted)” を “within three (3) banking days” とした。
- ③ 旧規定 Line 79 “as demurrage” を “as liquidated damages” とした。

- ④ 旧規定 Line 80 “such detention shall not exceed fifteen (15) days” を “such detention shall not exceed ten (10) days” とした。

[改定趣旨]

- ① “on inspection” は英語の表現としておかしく、意味がとれないので、“following the inspection” とした。(第16回議事録4頁)
- ② 本条の趣旨は、銀行休業日の取引が不可能なことに鑑みそれを日数としてカウントしないということにあるところ、国によっては日曜日は必ずしも休日とはかぎらず、本書式が日本人を当事者とし不在契約にも用いられることを考慮して、3銀行営業日という表現を採用することとした。新第2条(a)号で銀行営業日が採用されたこととも整合性をもつこととなる(新第2条(a)号の改定趣旨④参照)。なお、括弧書きで日曜日、休日および土曜日を列挙してはどうかとの提案もあったが、それらはすべてわが国における銀行休業日を示していることから、上記の改定のみで足り、かつわが国に関係のない取引においてはかえって必要なくなる可能性もあるので、採用しないこととした。(改定意見(2)18頁、第3回議事録3頁、第5回議事録3頁および第11回議事録2、3頁)
- ③ 英国法上、“demurrage” は備船契約上のレイタイムでの「滞船料」の場合以外に、「遅延損害金(money for delay)」の意味はなく、そのように使用されることはない。約定の損害賠償金(違約金)は、通常“liquidated damages”(損害賠償額の子定)が用いられるというのが“demurrage”の用語に関する外国人弁護士の見解であった。日本の実務慣行では、“demurrage”でも十分に通用し、かつこれまで特に問題となることもなくやってきたが、法律により正確な表現があり、それが同様の意味内容であれば、国際性の見地からは外国人弁護士の意見に従うべきであるとの理由で、このように改定した。本条における“liquidated damages”は、内容的には遅延損害金で、取決めの方法も改定前と変わらない。(第16回議事録4頁)
- なお、“liquidated damages”(「損害賠償額の子定」)について、田中英夫編「英米法辞典」東京大学出版会は「約定された賠償額。契約当事者が予め相手方の契約違反の場合の損害賠償額を約定すること、または約定された賠償額自体をいう」と説明する。
- ④ 猶予期間については、SALEFORM 1987に同様の規定がなく、またこのような規定がない方が合理的に処理できる場合があることから、削除してはどうかとの意見もあったが、この規定が買主に対しある程度の allowance を認められるかぎり契約を存続させようという目的を有し、かつこのような態度が本書式の大きな特徴となっていることから存置することとした。ただし、現在の実務を勘案すれば、15日は少々長期に過ぎるので、10日とすることとした。(第11回議事録3頁)

[参考]

NOR (Notice of Readiness)について以下のような改定意見が出され、検討された。(改定意見(2)17、18頁および第11回議事録1、2頁)

- ① NORは、買主の counter sign がなくとも有効である旨の規定をもうけるべきとの意見について：実務においてたしかに買主からの要望によりこのような取決めをしたり、後のトラブルを避けるために買主の counter sign を求めることはある。しかし、そもそも NOR の目的が船級協会の検査員による検査に合格して引渡しの準備が完了したという事実を通知することにあるところ、買主がその事実について同意するか否かということは通知自体の効力とは本来無関係で、買主が不服であれば通知の存否とははなれてその事実のなかったことを争えば足りるのであるから、このような規定は必要ない。
- ② NORの提出が本船上で行われない場合を想定し、テレックスかファクシミリによる一方的通知で足

りる旨の規定を設けることについて：SALEFORM 1987第3条に同様の規定が見られるが、テレックスやファクシミリ番号の記載欄が必要になるし、特にファクシミリによる場合は相手方の受信が確認できない。このような規定はかえって通知手段を限定することになるので何ら規定は設けず実務に委ねることとした。

- ③ NORは日曜日や休日にも提出できる旨の規定を設けることについて：現行規定の中にはこのような規定はなく、解釈上も通知の提出に曜日や祭日による制限があるとは考えられないので、このような規定を設ける必要はない。
- ④ “cancelling date”においてもNORを提出できる旨の規定を設けることについて：新第4条(b)号で、“the Sellers fail to make the Vessel ready for delivery on or before the cancelling date”とし、この点が明確になったので、特にこのような規定は必要ない（第8回議事録1頁参照）。

“liquidated damages”の起算日をNORの受領日を基準とすることの可否について検討された。たしかに、「提出(tender)」と「受領(receipt)」という異なる表現が用いられているため、単に売主が通知を提出するだけでなく、その通知が確かに買主に到達していなければならないということになるが、上述したように(NORに対する検討の①参照)、この通知に対して買主のcounter signが不必要なことから、買主が恣意的にdemurrageの起算点をずらすことはできない。そもそも本書式で「提出」と「受領」という異なる表現が用いられたのは当事者の公平をはかるためで、売主の通知が何らかの事情で買主に到達しなかった場合には買主を保護し、また売主が通知の到達を確認した場合には、買主が何らかの理由でそれを知らなかったとしても売主を保護する機能を有する。したがって、現行どおりとした。(第11回議事録3頁)

第8条(旧第9条)

91 8. FORCE MAJEURE

92 Should the Vessel become an actual or constructive total loss before delivery or not be able to
93 be delivered through outbreak of war, political reasons, restraint of Governments, Princes or
94 People, or any other cause which either party hereto cannot prevent, this Agreement shall be
95 deemed to be null and void, and the deposit shall at once be returned in full to the Buyers.

(日本語訳)

8. 不可抗力

本船が引渡し前に全損もしくは推定全損となったとき、または戦争の勃発、政治的事由、政府もしくはその他の主権者の抑留または本契約の当事者が妨げえないいかなる事由によって本船を引き渡すことができなくなったときは、本契約は効力を失い、預託金は全額すみやかに買主に返還されるものとする。

[改定箇所]

- ① 旧規定 Line 83 “this Agreement shall be null and void”を“this Agreement shall be deemed to be null and void”とした。
- ② 旧規定 Line 83～84 “the deposit shall be returned in full to the Buyers”を“the deposit shall at once be returned in full to the Buyers”とした。

[改定趣旨]

- ① みなし規定とした。したがって、前段の事件が発生するとただちに終局的に契約が終了するのではなく、これに反する事実を立証すれば、なお契約を存続させることもできる。ただし、実際的にはこのような立証は困難であろう。
- ② 契約が無効となった場合にはすみやかに預託金を返還するという趣旨を明確にし、かつ第14条第2文との整合性を考えて新たに挿入した。(第15回議事録2頁)

[参考]

返還される預託金に発生した利息についても返還の対象となる旨の規定(“together with interest accrued thereon, if any”)を挿入するとの意見が出されたが、新第2条(a)号に“Any interest earned on the deposit”という表現があり、本条でも返還の対象となる金員は元本だけでなく利息も当然含むと解されるので、あえてこのような規定を採用しなかった。(改定意見(3)19頁、第4回議事録3頁および第11回議事録4頁)

第9条 (旧第10条)

96 9. ALLOCATION OF RISK

97 The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is
98 delivered to the Buyers, and after the delivery of the Vessel in accordance with this Agreement
99 the Sellers shall have no responsibility for any possible fault or deficiency of any description.

(日本語訳)

9.危険負担

本船およびそのすべての付属品は、本船が買主に引き渡されるまでは、売主の危険と費用のもとにおかれ、本契約に従って本船が引き渡された後は、売主は、いかなる種類の潜在瑕疵または不足に対してもその責を負わない。

[改定箇所]

旧規定 Line 86~87 “but subject to the terms and conditions of this Agreement, the vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which”を “and after the delivery of the Vessel in accordance with this Agreement” とした。

[改定趣旨]

旧規定の後段部分を、前段部分との表現の重複を避けすっきりさせた。本条は、そもそも本契約の本旨に従った本船の引渡し前後で、本船に生じた、またはすでに生じていた損傷や欠陥について、その危険および費用の負担者を明確にするための規定であるところ、現行では引渡し時の本船の状態にまで言及しており冗長の感があり、かつ新第5条とも抵触するため(新第5条が本船の引渡し時の状態として前文に定める外観検査時と概ね同様の状態としているのに対して、旧規定は、「引渡し時の有姿のまま」としてあるので新第5条に比べて基準時が曖昧である点)、ここでは引渡し時の本船の状態に関する部分を削除した。なお、引渡し時に必要な書類(新第3条「証書類」、引渡しの態様(新第4条「引渡し場所および期間」、新第5条「引渡しの状態」、新第7条「引渡準備完了通知および損害賠償額の子定」、新第8条「不可抗力」、新第12条「船名その他の変更」および新第13条「担保物権その他」、引渡し時の本船の状態(前

文および新第5条「引渡しの状態」および属具（「そのすべての付属品」）の範囲（新第10条「付属品および燃料油」および新第11条「売買からの除外品」）については、それぞれ本契約書中の括弧内にあげた規定による。（改定意見（3）19頁、第9回議事録1、2頁および第11回議事録5頁）

第10条（旧第11条）

100 10. BELONGINGS AND BUNKERS

101 The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel with everything belonging to her at the time of
 102 the superficial inspection mentioned in the preamble including all spare parts, stores and
 103 equipment, on board or on shore, used or unused, except such things as are in the normal
 104 course of operations used during the period between the superficial inspection and delivery.
 105 Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account.
 106 The Buyers shall take over and pay the Sellers for remaining bunkers and unused lubricating
 107 oils at last purchased prices evidenced by supporting vouchers. Payment under this clause shall
 108 be made on or prior to delivery of the Vessel in the same currency as the Purchase Money.
 109 The Sellers shall provide an inventory list for the Buyers at the time of delivery.

（日本語訳）

10. 付属品および燃料油

売主は、本船ならびに予備部品、船用品および機装品を含む前文に記された外観検査当時の一切の付属品を、本船上にあると否とを問わず、既使用、未使用の別を問わず、買主に引き渡すものとする。ただし、当該付属品の内、外観検査から引渡しまでに、通常の作業において使用されたものは除く。輸送費用が必要なときは、買主の負担とする。

買主は、残存燃料油および未使用潤滑油を受け取り、証拠書類によって証される最終の売買価格を売主に支払うものとする。本条の支払は、本船の引渡し以前に、売買代金と同一の通貨でなされるものとする。

売主は、引渡し時に、買主に属具目録を提供するものとする。

[改定箇所]

- ① 旧規定 Line 89～90 “The Buyers shall take over and pay the current market price at the port of delivery for remaining bunkers, unused lubricating oils and unbroached stores” を “The Buyers shall take over and pay the Sellers for remaining bunkers and unused lubricating oils at last purchased prices evidenced by supporting vouchers” とし、第2段へ移した。
- ② 旧規定 Line 90～92 “Unused spare parts and unused spare equipment over and above the requirements of the Classification Society shall be taken over and paid for by the Buyers at original cost price, but not above the current market price at the port of delivery” の下線部を削除したうえ、“The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel with everything belonging to her at the time of the superficial inspection mentioned in the preamble including all spare parts, stores and equipment, on board or on shore, used or unused, except such things as are in the normal course of operations used during the period between the superficial inspection and delivery.” とした。

- ③ “Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers’ account” を新規定として採用した。
- ④ 支払に関する規定の位置と属具目録に関する規定の位置を入れ換えた。また、支払については、「引渡し以前」との表現とした。

[改定趣旨]

① 買主の買取り義務の対象を残存燃料油および未使用潤滑油に限定し、さらに、価格の設定については旧規定の引渡港での市場価格から領収書等から判断される最終の売買価格を基準とすることとした。現行の方式とするか、新規定の方式とするか議論されたが、新規定によれば、証拠となる書類（多くの場合、領収書となろう）があればそれにより、それがなければ交渉（この場合でも、現行規定の方法、すなわち引渡港における市場価格も当然考慮の対象となろう）となるどころ、現行規定によれば、マーケットレポートなどで公表されている価格で合意することも可能であろうが、このようなレポートが公表されているのは大きな港に限られ、それがなければ最初から交渉となってしまう、前者によるような明確で簡便な処理ができないことから、新規定のごとく改定した。“unbroached stores” は、その範囲が曖昧で、明細と価格を設定するのに時間とコストがかかる場合が多く、また、その量が多ければ、船価のネゴの段階で決定すればよいことから、代金支払の対象とせず削除することとした。

本規定を第2段へ移した理由は、付属品は無償で買主に引き渡すのが原則で、例外的に燃料油や潤滑油を買取らせるという趣旨を明らかにするためである。(改定意見(3)19、20頁および第12回議事録2～4頁)

なお、“take over” および“pay for” の目的語は、“remaining bunkers” 以下である。(第16回議事録5頁)

② 下線を削除した理由は、現在若干の例外（NK等）を除き、検査機関が必要的に求める基準はなく、たとえば、Lloyd’s は“Guideline”として提示しているにすぎないし、American Bureau や Bureau Veritas は、そのようなガイドラインさえもたないもので、そのような船級を有している船舶の取引では、この規定がかえってトラブルを生じさせる可能性があるので、削除することとした。予備部品、船用品および艙装品等の付属品について、現行規定のように買取り義務の対象とせず、無償で買主に引き渡すこととした。現在の実務では、これらの付属品につき買主に無償で引き渡す場合が多く、また売主にとっても新第11条（旧第12条）で規定している以外の物について、それを本船の引渡し前に引渡し場所で降ろしたり、送ったりする時間と労力を節約できるメリットがある。付属品の対象を本船外にある物についてまで拡張した理由は、およそ本船に属する物はすべて買主に引き渡されるという実務慣行による。(改定意見(3)19頁、第2回議事録3頁および第12回議事録2～4頁)

また、外観検査時に本船上にあった付属品の内、外観検査のときから引渡しまでに使用されたものについては、売主は買主に対して新たに手配し引き渡す義務はないことを明記した。(第15回議事録3頁および第16回議事録4頁)

- ③ 今回の改定で予備部品や船用品や艙装品等の付属品を無償で買主に引き渡すことになったが、その運送貨については買主に負担させるのが妥当であるとの判断から、その旨を明記した。
- ④ 残存燃料油および未使用潤滑油に対する代金の支払が引渡し以前にできることを明文化した。(改定意見(3)21頁および第12回議事録2頁)

第11条 (旧第12条)

110 11. EXCLUSIONS FROM THE SALE

111 The Sellers have the right to take ashore crockery, plate, cutlery, linen and other articles bearing
 112 the Sellers' flag or name, provided they substitute for the same an adequate number of similar
 113 unmarked items. Books, cassettes and forms etc., exclusively for use on the Sellers' vessels,
 114 shall be taken ashore before delivery.
 115 Personal effects of the Master, Officers and Crew including slop chest, and hired equipment, if
 116 any, are excluded from this sale and shall be removed by the Sellers prior to delivery of the
 117 Vessel.

(日本語訳)

11. 売買からの除外品

売主は、売主の社旗または社名の付された陶磁器類、食器類、刃物類、リンネル製品その他の物品を陸揚げする権利を有する。ただし、売主は、印の付されていないそれらと同種の代替品を適当数量支給するものとする。もっぱら売主の船舶の用に供するための図書、カセット、書式類等は、本船の引渡し前に陸揚げするものとする。

スロップチェストを含む船長、航海士および乗組員の私有物および貸借物があるときは、本売買の対象外とし、売主は、本船の引渡し前に撤去するものとする。

[改定箇所]

- ① 旧規定 Line 98 “for the Master, Officers and Crew” を削除した。
- ② 旧規定 Line 98～99 “Library, forms, etc., exclusively for use in the Sellers' vessels shall be taken ashore before the delivery” を “Books, cassettes and forms etc., exclusively for use on the Sellers' vessels, shall be taken ashore before delivery” とした。
- ③ 私有物について “including slop chest” との文言を加えた。

[改定趣旨]

- ① たしかに、客船売買などの場合には、マークが入っていないものと交換するとなると範囲が膨大となるので、現行のように「船長、航海士および乗組員の」ものとの制限も合理的であるが、客船売買はむしろ例外であり、このような場合には本条だけでなく他の条項に関しても多くの修正が必要になるのが必至であるところ、一般貨物船などにおいては、マーク入りのものを揚げた場合にはマーク入りでないものを搭載するのが原則であることから、あえて限定する必要はないとの理由で当該部分を削除した。(第15回議事録3頁)
- ② 旧規定の “Library” は意味が不明確なため、“Books, cassettes and” と具体的な表記に改定した。その他表現上の若干の改定は英語表記上の問題による。(外国人海事弁護士のコメント6頁)
- ③ 実務上 “slop chest” について言及する例が多いことから新規定でも採用した。(第15回議事録3頁)

[参考]

引渡し時のトラブルを避けるために、船員の貸借物について記載欄を設けあらかじめ表記させてはどうかとの意見があったが、実務上、貸借物は成約の段階で出てこないし、一度表記してしまうと変更が困難になることから、採用しないこととした。(改定意見(3)21頁および第12回議事録5頁)

第12条 (旧第13条)

118 12. CHANGE OF NAME ETC.

119 The Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter the funnel markings upon
120 delivery of the Vessel.

(日本語訳)

12. 船名その他の変更

買主は、本船の引渡し時に、本船の船名を変更し、ファンネルマークを改めることを引き受けるものとする。

[改定箇所]

旧規定 Line 102~103 “before trading the vessel under new ownership” を “upon delivery of the Vessel” とした。

[改定趣旨]

実務的な解釈では、旧規定のような表現であっても、買主の名前の下に本船に関して新たな法律関係が生じたときには、たとえ本船が係船中であっても、すでに“trading” となると理解されているが、本船引渡し後本船が航海に出るまでに時間がある場合を考慮し改定した。船名やファンネルマークの変更は、実務上多くは引渡し前に行われ、そもそも本条が本船売却後に本船に生じた法律関係に売主が巻き込まれないようにするための規定であることから、「引渡し時」を基準とした。(第15回議事録3頁)

なお、実務では引渡し後“trading” 前のドックや改造工事時にあわせて船名等を変更する場合があるが、そのような場合には本規定の趣旨を理解した上で、特約を設けることになる。

第13条 (新規定)

121 13. ENCUMBRANCES ETC.

122 The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel free from all debts, encumbrances and
123 maritime liens.

124 The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of claims made
125 against the Vessel in respect of liabilities incurred prior to the time of delivery.

(日本語訳)

13. 担保物権その他

売主は、いかなる債務、担保物権および海事先取特権のない状態で、本船を買主に引き渡すものとする。

売主は、引渡し前に生じた責任に関して本船に対しなされた請求によるいかなる結果に対して、買主に補償することをここに約する。

[新設の趣旨]

新第5条「引渡しの状態」とともに本船の引渡し時の状態について明記した規定である。新第5条が引渡し時の本船の物理的状态について言及した規定であるのに対して、本条は法律上の瑕疵について言及した規定である。SALEFORM 1987を参考にした。

表題には、“ENCUMBRANCES” とその他の法律上の瑕疵という意味で“ETC.”を挿入した。

第2段は、SALEFORM 1987第9条と同趣旨であるが、SALEFORM 1987第9条の表現では「引渡し前になされた請求」と誤解される可能性があるので、この点「引渡し前に生じた債務」であることを明確にした。(改定意見(2)12、13頁、第9回議事録4頁、第15回議事録4頁、第16回議事録5、6頁、外国人海事弁護士のコメント7頁および新第5条 [改定趣旨] ①)

[参考]

SALEFORM 1987 第9条

9. Encumbrances

The Sellers warrant that the vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any other debts whatsoever. Should any claims which have been incurred prior to the time of delivery be made against the vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims.

第14条 (旧第14条)

126 14. DEFAULT AND COMPENSATION

127 Should the Buyers fail to fulfil this Agreement, the Sellers have the right to cancel the
128 Agreement, in which case the deposit shall be forfeited to the Sellers. If the deposit does not
129 cover the Sellers' loss caused by the Buyers' non-fulfilment of this Agreement, the Sellers shall
130 be entitled to claim further compensation from the Buyers for any loss and for all expenses.

131 If the Sellers should default in the delivery of the Vessel with everything belonging to her in the
132 manner and within the time herein specified, the deposit shall at once be returned to the Buyers
133 and in addition the Sellers shall, when such default is due to their negligent or intentional acts
134 or omissions, make due compensation for loss caused by their non-fulfilment of this Agreement.

(日本語訳)

14. 不履行および補償

買主が本契約の履行を怠ったときは、売主は本契約を解除する権利を取得し、預託金は売主に没収されるものとする。預託金が、買主の本契約の不履行によって生じた売主の損失を填補するに満たないときは、売主は、すべての損失および費用について、買主に対しその余の補償を請求する権利を取得する。

売主が、本契約に規定された方法で、本契約に規定された期間内に本船およびそのすべての付属品を引き渡せなかったときは、預託金は直ちに買主に返還され、さらにそのような不履行が売主の過失、故意または懈怠によるときは、売主は、売主の本契約の不履行によって生じた損失について、相当の補償をなすものとする。

[改定箇所]

第1段について

- ① それぞれ“the Sellers”、“the Buyers”および“from the Buyers”を、従来の定冠詞または代名詞に代えて挿入した。

第2段について

- ② 旧規定 Line 108 “If default should be made by the Sellers”を“If the Sellers should default”とした。
 ③ 旧規定 Line 111～112 “but such compensation shall only be payable by the Sellers if such default on the Sellers’ part is from other causes than those referred to in clause 6 and/or clause 9 of this Agreement”を“when such default is due to their negligent or intentional acts or omissions”とした。

[改定趣旨]

- ① 契約不履行の主体および損害賠償義務負担者やそれによって権利を得ることになる者を明示した。内容的には旧規定と異ならない。(外国人海事弁護士のコメント7、8頁)
 ② 表現をすっきりさせるためにこのようにした。(外国人海事弁護士のコメント8頁)
 ③ 旧規定は、不可抗力による遅延(新第4条(b)号および新第8条)および新第6条の検査に合格するための修繕による30日以内の遅延(新第4条(b)号)について、売主の買主に対する補償の対象外として規定するが、その点、本条には「本契約に規定された方法で、本契約に規定された期間内に本船およびそのすべての付属品を引き渡せなかったときは」という下線部のような履行の態様に関する条件が規定され、当然上記のような不可抗力による遅延や修繕による30日の遅延は本契約で認められている遅延であることから(すなわち、これらの事由によって遅延が生じた後、本船が一他の条項に抵触することなく一引き渡されたときには、「契約に規定された方法で、本契約に規定された期間内に」引渡しが行われたことになり、当然売主はよって生じた損害につき賠償の責を負わない)、あえて旧規定のような表現を残しておく必要はない。

むしろ、今回の改定で注目されるべきは、売主の故意または過失による遅延によって生じた損害について、買主が売主に対し損害賠償請求をなしうることを明記した点にある。旧規定ではこの点必ずしも明確でなかったが、改定後の解釈は、故意または過失なくして売主が引渡し期限を徒過したときには預託金は直ちに買主に返金され、売主に故意または過失があったときには、買主は預託金を受け取ることも損害賠償請求をもなしうるということになる。

(第15回議事録4頁および第16回議事録6頁)

第15条 (旧第15条)

135 15. ARBITRATION

136 Any dispute arising out of this Agreement shall be submitted to arbitration held in Tokyo by the
137 Tokyo Maritime Arbitration Commission ("TOMAC") of The Japan Shipping Exchange, Inc. in
138 accordance with the Rules of TOMAC and any amendments thereto, and the award given by the
139 arbitrators shall be final and binding on both parties.

(日本語訳)

15. 仲裁

本契約より生じる一切の紛争は、東京において社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会 (TOMAC) により TOMAC の規則および修正後のそれに基づいて行われる仲裁に付託されるものとする。仲裁人により下された判断は最終で、両当事者を拘束するものとする。

[改定箇所]

TOMAC の名称を採用した外は、若干表現を変更したにとどまり、内容的には一切変更はない。

[改定趣旨]

TOMAC の名称を用いることにより、ロンドン仲裁やニューヨーク仲裁など都市名で呼ばれる仲裁との比較において、当所の仲裁が外国人当事者にとってなじみやすくなるとの意見による。(第13回議事録 1 頁)

[参考]

仲裁の場所および仲裁における準拠法 (ここでは、手続き面だと実体面だと、さらには抵触規定であるとを問わない) について、それぞれロンドンおよび英国法とする改定意見が出された。この意見の根拠としては、国際的な取引において、とくに紛争の処理については、当事者が結果の予測しやすい地を志向すること、および「日本」という名称が付く当所の仲裁条項は、それだけでも日本の特異な法律によって判断されてしまうのではないかとの疑念を外国人当事者に与えてしまうので、本書式を国際的に認知される書式とするために国際的に評価の高いロンドン仲裁、英国法とした方がよいと考えられることなどが挙げられた。この改定意見に対しては以下のような意見が出された。たしかに、外国の当事者にとっては、ロンドンやニューヨークの仲裁に比べて東京仲裁は不明な点も多いであろうが、当所は、書式制定機関であるとともに、常設の仲裁機関であり、その制定となる書式に他国または他機関の仲裁条項を採用することは、当所の存在意義を問われてしまう。また、当所の仲裁であれば、(当事者のこれに反する合意のなにかぎり) 手続きは当所の手続きによるものの、準拠する準拠法は必ずしも日本法とは限らず、英国法などが反映された「商慣習」も当然それとして考えられるので、規定方法によっては、外国の当事者にも違和感なく受け入れられることも可能であろう。(改定意見(3)21頁および第12回議事録 6 頁)

追加条項を示す新規定

The additional clauses from 16 to shall be deemed to be fully incorporated in this Agreement.

(日本語訳)

第16条から.....条の追加条項は、そのまま本契約に摂取されたとみなされるものとする。

[新設の趣旨]

実務上追加条項が必要となることが多く、そのような場合には契約の際にこのような規定を追加するので、その手間を省くために新たにこのような規定を設けた。(改定意見(3)22頁および第13回議事録1頁)

結文・署名欄

IN WITNESS WHEREOF the Sellers and the Buyers have signed and executed TWO COPIES of this Agreement the day and year first above written.

THE SELLERS

THE BUYERS

By :

By :

Title :

Title :

(日本語訳)

本契約を証するため、売主および買主は、頭書日付の日に本契約書2通を作成し、署名した。

売主

買主

.....

.....

による :

による :

役職 :

役職 :

[改定箇所]

署名者およびその役職を記載するスペースを設けた。

[改定趣旨]

署名が判読できない場合を考慮し、署名者および役職を確認するためのスペースを設けた。(第13回議事録2頁)