

# 造船契約書(現金払用、延払用)の解説

中小型船対象書式

昭和 4 7 年 4 月

社団法人 日本海運集会所

## 序

社団法人日本海運集会所書式制定委員会では昭和44年3月に計画造船用の造船契約書式を制定し実際に使用に供している。同造船契約書式の制定は、昭和25年10月制定、同28年9月改訂の造船契約書式が時代の変化から余り使用されなくなったため現状に則した改訂をなすべきだとの業界筋の要望をうけて改訂に踏み切った結果であって、本来はまず自己資金船を対象に改訂審議すべきであったが、契約諸条件その他において画一的な計画造船用書式を先に審議する方が今後の審議の促進に役立つ上に当時の諸般の事情から計画造船用書式の制定を希望する向が多かったためであった。このような経緯から、計画造船用書式制定後、引き続き自己資金船用書式を、在来の造船契約書式の改訂という方針で審議すべく造船契約書式改訂審議小委員会を発足させたが、自己資金船の契約内容が船種、船型、船主や造船所の大小、その他種々の点で必ずしも画一的でないためトン数によって何種類かに区別して審議すべきだとの意向が小委員会内で強く出された。そこで、この意向をくみ種々検討の結果、昭和43、44年度の自己資金船建造実績において5,000総トン未満の船舶が全体の3分の2程度を占めているところから、まず中小型船用書式と大型船用書式とに分けて審議することとし、内航並びに近海を中心とする船会社と日本中型造船工業会所属造船会社を中心に人選の上、中小型船用造船契約書式制定審議小委員会（委員長佐藤国吉氏、副委員長米原正夫氏、委員名はしがき参照）を結成しそこにおいて本年1月13日から3月30日までの都合9回熱心な審議が行なわれた結果成案をえて4月11日開催の書式制定委員会において中小型船を対象とする現金払用と延払用の二種の造船契約書式を承認した。なお承認に際し先に述べた大型船用の小委員会の動向を見極めた上で正式に書式名を定めることに小職に一任になったが、去る4月25日開催の大型船用の小委員会において現状では特に大型船用のみの書式を制定するだけの機運もないということになり、今後時機をみて考慮することとなった。このような事情より本書式名は「造船契約書（中小型船用書式，現金払用）」と「造船契約書（中小型船用書式，延払用）」とすることに決定した。

ここに、事務局をわずらわせ上記2書式の解説書を上梓することとなりましたが、関係各位のご参考になれば喜ばしく存じます。

## は し が き

社団法人日本海運集会所書式制定委員会  
委員長 長 岡 英 三

1. 本書式の制定については、社団法人日本海運集会所書式制定委員会の下に小委員会を結成し実際の審議を行うこととなり、下記15名の委員が選任された。

天 野 一 郎 氏(船舶整備公団貨物船課長)  
石 井 亀 雄 氏(東京第一海運取締役社長)  
伊 藤 正 美 氏(新和海運企画調整部次長)  
佐 藤 国 吉 氏(佐藤国汽船取締役社長)  
佐 藤 正 男 氏(三井近海汽船業務部長)  
朝 長 恒 雄 氏(三光汽船総務部長)  
安 藤 省 吾 氏(三洋海運取締役海務部長、三木友輔取締役社長後任)  
石 水 幸 三 氏(来島どっく常務取締役)  
寺 田 芳 氏(三菱重工業国内船部次長)  
中 村 勇 一 氏(金指造船所取締役営業部長)  
丸 山 昌 雄 氏(尾道造船取締役業務部長)  
溝 手 顕 正 氏(幸陽船渠取締役副社長)  
米 原 正 夫 氏(白杵鉄工所取締役営業部長)  
若 林 啓 介 氏(林兼造船取締役東京事務所長)  
明 壁 末 吉 氏(大正海上火災保険取締役船舶部長)

本小委員会委員長には佐藤国吉氏が、また副委員長には米原正夫氏が互選され、下記の2氏がオブザーバーとして参加した。

岩 下 卓 二 氏(日本中型造船工業会業務部長)  
橋 本 益太郎 氏(日本船主協会常務理事業務部長)

2. 本書式の制定審議の方法としては、審議の促進をはかるため、計画造船用造船契約書式をたたき台としたが、結果的には在来の集会所制定の造船契約書式の趣旨を生かしながら今日的な契約条項で普遍妥当性あるものを採り入れたものとなった。何れにせよ、基本的に共通の各条項については条文の配列、文言において計画造船用書式に類似しているが、内容において集会所の各造船契約書式間における一貫性を保持しており、同時に実情に則した標準契約書式となっている。

なお、本書式の使用対象船舶は日本中型造船工業会所属メンバー各社で最も多

く建造をみているいわゆる中小型船である。

3. 本書は、本文を逐条説明し、その後に当該書式の雛型を入れて本書利用の便をはかっている。なお、実際の契約書記載例についてはその挿入方につき検討したが、計画造船と違ってその内容にかなりの巾があるため挿入しなかった。
4. 本解説書の作成については、本書式制定審議に際し、案文や議事録の作成、資料の収集を行なった事務局の下記3名があたった。

谷本 裕 範（仲裁部長）  
松元 俊 夫（仲裁部係長）  
笠井 五 郎（仲裁部員）

社団法人 日本海運集会所

## 目 次

### 造船契約書（現金払用・延払用）の解説

序	
はしがき	
1. 標 題	1
2. 前 文（両書式共通）	1
3. 本船の要目（両書式共通第1条）	2
4. 航行区域と船級（両書式共通第2条）	3
5. 建造場所と船番（両書式共通第3条）	4
6. 引渡期限と場所（両書式共通第4条）	6
7. 建造代価と支払方法	
(1) 現金払用第5条	6
(2) 延払用第5条	7
8. 担保権の設定（延払用第6条）	10
9. 工事の検査と監督（現金払用第6条，延払用第7条）	11
10. 工事の報告（現金払用第7条，延払用第8条）	11
11. 仕様の変更（現金払用第8条，延払用第9条）	11
12. 不可抗力による工事支障（現金払用第9条，延払用第10条）	12
13. 引渡遅延と延滞料（現金払用第10条，延払用第11条）	15
14. 引渡繰上げの報奨金（現金払用第11条，延払用第12条）	16
15. 海上試運転および検査（現金払用第12条，延払用第13条）	16
16. 引渡日の決定（現金払用第13条，延払用第14条）	17
17. 引渡の留保（現金払用第14条，延払用第15条）	18
18. 危険負担（現金払用第15条，延払用第16条）	19
19. 性能の保証と違約金（現金払用第16条，延払用第17条）	21
20. 契約の解除（現金払用第17条，延払用第18条）	23
21. 契約解除の効果（現金払用第18条，延払用第19条）	24
22. 瑕疵担保責任（現金払用第19条，延払用第20条）	26
23. 建造許可（現金払用第20条，延払用第21条）	30

24. 船舶建造保険（現金払用第21条，延払用第22条） ..... 32

25. 経済事情の変動（現金払用第22条，延払用第23条） ..... 33

26. 増減額等の精算（現金払用第23条，延払用第24条） ..... 34

27. 債権債務に関する制限（現金払用第24条，延払用第25条） ..... 35

28. 本文優先（現金払用第25条，延払用第26条） ..... 35

29. 仲裁（現金払用第26条，延払用第27条） ..... 35

30. 末文および署名欄 ..... 37

今回自己資金建造船用として現金払用と延払用の二書式を制定したので、以下の説明に当り各項見出しに各書式の該当条文を明記した。

1. 標 題

中小型船用書式（現金払用）  
 中小型船用書式（延払用）

造 船 契 約 書

中小型船用で現金払用または延払用であることを表紙に明記した。業界では「造船契約書」の代りに「船舶建造請負契約書」「船舶建造契約書」等の標題も使用されているが、造船契約の法的性格が請負であるか否かについては争いのあるところであるから、あえて「請負」という語を使用せず、当所が従来使ってきた「造船契約書」という標題にした。

本書式は実際には中小型船を対象にしているが、中小型船の明確な基準については業界においても一致していないので、計画造船用の書式を自己資金船用に流用できる大型船を除いた船舶を対象とした。

2. 前 文 （両書式共通）

① (以下甲という) と ②  
 (以下乙という) とは ③ トン型 ④

船1隻（以下本船という）の建造について次のとおり造船契約（以下本契約という）を締結する。

本欄はいわゆる前文と称されるもので誰と誰とが契約の当事者となり、どのような内容の造船契約を結んだかが示される。ところで、最近よくあることだが、例えば同型船を2隻以上同時に建造する場合に、一括、1通の契約書の作成で間に合わせることもあるが、契約書面上の記載の煩雑なことから混乱を招く虞れもあり、原則的に各船について別々に契約書を作成されることが望ましくこの点より隻数については、あえて1隻と明記した。

記載要領は次のとおりである。

- ① 注文者である船主の名称を記入する。

- ② 受注者である造船会社の名称を記入する。
- ③ 通常「総トン数〇〇〇トン型」または「重量トン数〇〇〇トン型」というように記載するが、必ずしも「トン型」にこだわらなくてもよく「〇〇〇トン積み」というような表示でもよい。
- ④ 本船の材質および用途を記載する。例えば「鋼製貨物」, 「鋼製油槽」, 「鋼製単螺旋鉦石運搬」, 「鋼製単螺旋冷蔵貨物」というように記載する。

### 3. 本船の要目 (両書式共通第1条)

〔本船の要目〕本船の要目を次のとおりとし、乙は、別紙添付の仕様書および図面①に従って本船を建造する。

- |               |           |                     |
|---------------|-----------|---------------------|
| (1) 船体寸法      | 長さ(垂線間)   | メートル                |
|               | 幅(型)      | メートル                |
|               | 深さ(型)     | メートル                |
|               | 計画満載吃水(型) | メートル                |
| (2) 総トン数      | 約         | トン                  |
| (3) ② 載貨重量トン数 |           | キロトン(吃水(型)メートルにおいて) |
| (4) ③ 主機関     | 種類        |                     |
|               | 型式        |                     |
|               | 連続最大出力    |                     |
|               | 常用出力      |                     |
|               | 基数        |                     |
| (5) ⑤ 試運転速力   | ノット(④)    | 状態, 連続最大出力において)     |

⑤

本条は、本船の主要目の記載欄である。

記載要領は次のとおりである。

- ① 仕様書は、船体部、機関部、電機部のものを含むすべての仕様書をいう。
- ② 載貨重量トン数は吃水の大小如何により異なるので、受注者である造船会社が第16条(延払用第17条)〔性能の保証〕で保証する載貨重量トン数が何メートルの吃水におけるものであるかを明確にするために設けた。トンの表示は現在殆んどキロトンによっているので、ロングトンを使用するときはその旨明記する。
- ③ 主機関のメーカー名は種類のところに記載し、回転数は型式または常用出力の欄に記載する。
- ④ 試運転速力は、バラストの状態や出力の大小により異なるので載貨重量トン数と同様に第16条(第17条)との関連で設けたものであり、例えば貨物船の場合「但し、船底清浄、海上静穏、排水量約〇〇トンのバラスト運航」、油槽船の場合「満載」というように記載する。なお、「連続最大出力」とは100%出力においてという意味である。
- ⑤ (1)から(5)までの要目のほか、載貨容積、荷役装置の能力、燃料消費量、船客数などを記載する必要がある場合にそなえた空欄である。

### 4. 航行区域と船級 (両書式共通第2条)

〔航行区域と船級〕本船は、船舶安全法および関係諸法令による検査に合格し、その航行区域および船級は次のとおりとする。

- (1) 航行区域
- (2) 船級

日本船舶は、船舶安全法その他関係諸法令に定められた検査に合格し、その定める要件を具備していなければならないので、その旨を規定した。関係諸法令とは本条に掲げた船舶安全法のほか船舶法、船舶積量測定法、船舶職員法等、船舶の海上航行に直接関連する法令をいう。

- (1)の航行区域は船舶の種類、構造、設備、大きさ、速力等を考慮して決める。各航行区域の範囲は概略次のとおりである。

平水区域：湖、川および港内の水域並びに特定の水域

沿海区域： 海岸より20海里（約37km）以内の水域および特定の水域

近海区域： 東経94度から175度，北緯63度，南緯11度の線により囲まれた水域

遠洋区域： すべての水域

(2)の船級は，それを必ず取得しなければ海上航行できないという性質のものではないが，取得する場合には，船級協会の名称とその船級協会で使用される船級表示に関する記号を記入する。

## 5. 建造場所と船番（両書式共通第3条）

〔建造場所と船番〕乙は，（以下本造船所という）に  
おいて本船を建造する。

2 本造船所における本船の建造番号を第番船とする。

本条は，本船建造工事を施行する工場名と建造番号の記載欄である。

本船建造工事は通常契約の当事者である造船会社の工場で行なうが，中小型船の場合はそれをすべて下請負させることもあるので，本条および第4条に規定する引渡期限および場所に対して特約できるように「全部下請に関する協定書」のモデルを以下に掲げる。（次頁）

協定書各欄の記載要領は次のとおりである。

- ①② 前文と同様に契約当事者名を記載する。
- ③ 本船の造船契約書末文に記載した契約締結年月日を記載する。
- ④ 前文と同様に契約の目的物を記載する。
- ⑤ 下請会社名を記載する。
- ⑥ 本船を建造する下請会社の工場名を記載する。
- ⑦ 実質上第4条の引渡期限にあたるものである。
- ⑧ 引渡場所を記載する。元請造船所構内とするか下請造船所構内とするかは当事者間の協議による。
- ⑨ 第3条に記載する元請造船所の船番ではなく，下請造船所の船番を記載する。

## 全部下請に関する協定書

①（以下甲という）と ②（以下乙という）  
とは，昭和年 月 日付で甲乙間で約定したトン型 船  
1隻（以下本船という）の造船契約書第3条および第4条を下記のとおり変更する。

### 記

1. 乙は，乙の下請業者たる⑤ の⑥ 造船所（以下下請造船所という）において本船を完成し，昭和年 月 日までに⑧ において甲に引渡す。
2. 下請造船所における本船の建造番号を第⑨ 番船とする。
3. 本船を下請造船所において建造することによつて生じる一切の責任は乙が負担する。⑩

以上協定の証として本書2通を作成し，甲乙記名調印の上互に1通を保有する。

昭和年 月 日

⑪  
甲⑫

乙⑬

⑩ 元請造船所において建造した場合と同様に，造船会社が本契約の諸条項に基づく責任を負担するという意味である。

⑪ 本協定書の作成年月日を記入する。

⑫⑬ それぞれ末文②，③と同様に記載する。

以上のほか臨時船舶建造調整法により運輸大臣（地方海運局経由）に対し建造許可申請を行なうのは，船殻を建造する造船所が申請することになっているから，この場合は下請造船所が申請することになる点に注意すべきである。

## 6. 引渡期限と場所（両書式共通第4条）

〔引渡期限と場所〕乙は、本船を昭和 年 月 日までに本造船所構内において甲に引渡す。

船舶建造の実態からみて、契約締結時に本船の引渡日を確定することが困難なので、本条では引渡期限を定めておき、工事が進捗してから実際の引渡日を決定することにした（18頁、17.引渡の留保参照）。

引渡場所は、原則として本造船所構内である。特殊な場合、例えばL.P.G.船についてはガス検査を行ってから引渡すのが普通なので、引渡場所は必ずしも本造船所構内とは限らないので当事者間で特約する。

## 7. 建造代価と支払方法

### (1) 現金払用第5条

〔建造代価と支払方法〕本船の建造代価を 円也と定め、次のとおり現金割払とする。

第1回	本契約締結の時 <sup>①</sup>	円也
第2回	起工の時 <sup>②</sup>	円也
第3回	進水の時 <sup>②</sup>	円也
第4回	竣工引渡の時 <sup>②</sup>	円也

2 甲は、前項の割払金のうち、第1回から第3回までの割払金を支払事由発生の日から起算して ③ 日以内に、第4回の割払金を本船引渡と同時に乙に支払う。

3 甲は、前項の期限内に割払金を支払わなかつた場合には、その割払金に対して ⑤ 遅延日数に応じ ⑦ の利息を付ける。

建造代価の支払を現金（含小切手）払に限定して規定した。

記載要領並びに関連事項を説明すれば、次のとおりである。

① 建造代価は通常4回に分割払しているの、それによつた。

② 実情に鑑み、4回の分割払時を、契約締結の時、起工の時（通常起工式の日）、進水の時（通常進水式の日）、竣工引渡の時とした。

③ 建造代価の支払は定められた日に為されるのが原則であるが、自己資金船とはいっても現実ほとんど借入金によっているため、その事務手続上数日遅れることもありうるので、第1回から第3回までの支払に猶予期間（通常は7日以内の適当日数になっている）を設けることができるようにした。なお、猶予期間を全く認めないこともありうる。

④ 第4回の割払金支払は、本船の引渡と同時に履行の関係にあり、支払猶予期間を認めていない。船主は造船会社が本船を完成させたのちにその引渡を受けない間残代金の支払を請求されてもこれを拒むことができ、反対に造船会社は残代金の支払がなければ本船の引渡を拒むことができるという関係にあり、このことから第14条（第15条）で船主の第4回割払金不払に対する引渡の留保の規定が設けられた。

⑤ 前項の期限内とは、第1回から第3回までの割払金については③で定めた日数以内、第4回の割払金については第13条（第14条）で決めた引渡日をいう。

⑥ ③で定めた日数を越えた日数分、すなわち超過遅延日数を意味する。

⑦ 「日歩〇銭」とか「年利率〇%」と記入する。

その他、本条の遅延利息と第10条の延滞料につき、その遅延が長期間に亘った場合、相手方は単に金利コスト的なものでは損害を補えなくなる虞れがあるので、遅延が一定期間以上に長びく場合に備えてペナルティ的なものを加味した利率または遅延料率の規定を設けるべきだとの意見があったが、あまり一般的でなく煩わしいし、当事者の信頼、友好関係を損なうものであるとの理由によりこれを規定せず、必要あるときはその都度特約で処理すべきこととした。

### (2) 延払用第5条

〔建造代価と支払方法〕本船の建造代価を 円也と定め、うち

円也を次のとおり現金割払とする。

第1回	本契約締結の時	円也
-----	---------	----



- 第2回 起工の時 円也
- 第3回 進水の時 円也
- 第4回 竣工引渡の時 円也

- 2 甲は、前項の割払金のうち、第1回から第3回までの割払金を支払事由発生の日から起算して 日以内に、第4回の割払金を本船引渡と同時に乙に支払う。
- 3 甲は、前項の期限内に割払金を支払わなかつた場合には、その割払金に対して遅延日数に応じ の利息を付ける。
- 4 残額 ① 円也は、 ② を第1回支払期日とし、以後 ヵ月毎の応当日に 円宛 回均等延払とする。
- 5 前項の延払金の残額に対し、本船引渡の翌日より起算し前項の各支払期日までの利息を付け、甲は、本船引渡以後各支払期日までの利息を各支払期日に各分割支払額に加算してそれぞれ乙に支払う。

- (A) (B) 抹消
- 6 (A)甲は、前2項の延払金および利息の支払のため、各支払期日を満期日とし、各分割支払額に前項の利息を加算した金額を手形金額として、乙を受取人とする約束手形 葉を振出し、本船引渡と同時に甲に一括交付する。
  - (B)甲は、第4項の延払金の支払のため、各支払期日を満期日とし、各分割支払額を手形金額として、乙を受取人とする約束手形 葉を振出し、本船引渡と同時に乙に一括交付する。前項の利息の支払方法については、甲乙協議の上決定する。 ⑤

第1項乃至第3項は現金払用書式の説明にゆずり、説明を省略する。  
以下に第4項以下各項につき説明する。

イ 第4項

- ① 第1項の建造代価より現金割払の合計額を差引いた額となる。
- ② 通常〇年〇月〇日となるが、その他本船引渡後〇ヵ月目の月末というよりの記入の仕方もできるようブランクにした。
- ③ ②で定めた第1回支払期日に相当するその月の日を指す。例えば②で3月10日と定めると、以後〇ヵ月目の10日がその応当日となる。
- ④ 延払は通常均等払が原則なのでこのように規定した。したがって何回で

支払うかにより各回の支払額が決まることになる。ただ、割切れない端数については当事者間の特約によることとする。

ロ 第5項

本項は延払金についての利息に関する規定である。利息は延払金の残額に対して本船引渡の翌日より起算して各支払期日まで付するという、経過利息の意味である。したがって、利息は支払がなされるにつれて少なくなっていく計算になる。

〔例〕

延払金 80,000,000円の場合  
第1回支払期日 本船引渡後3ヵ月目の月末  
以後3ヵ月毎の応当日  
毎回5,000,000円宛 20回均等延払(4年)  
利息 年利率10%

本船引渡日	各期日における支払利息額
3ヵ月	
第1回支払期日	$80,000,000円 \times 10\% \times \frac{3}{12} = 2,000,000円$
3ヵ月	
第2回支払期日	$75,000,000円 \times 10\% \times \frac{3}{12} = 1,875,000円$
3ヵ月	
第3回支払期日	$70,000,000円 \times 10\% \times \frac{3}{12} = 1,750,000円$
3ヵ月	
第4回支払期日	$65,000,000円 \times 10\% \times \frac{3}{12} = 1,625,000円$

ハ 第6項

本項は、船主が延払金の支払のために、各分割支払額を手形額面とし、各支払期日を満期日とする約束手形を本船引渡と同時に造船会社に一括交付するという実情によって規定した。約束手形が何葉になるかは第4項の延払の回数により決定されることとなる。さらに本項では、各分割支払額に利息を加えた額を手形金額にするか、それとも手形金額は分割支払額として利息は各支払期日に現金で支払うか必ずしも一樣でないので、(A)(B)の2案を同時に

10

設け、当事者の選択に任すこととした。したがって、仮に(A)を採用した場合は、本項の左に書いてある(A)(B)のうち、(A)を消し、その上に当事者が捺印しておくこととなる。

- ⑤ ここにいう協議とは、第5項の趣旨、すなわち各分割支払額に対する利息は各分割支払日に支払うという原則に反しない協議をいう。

## 8. 担保権の設定（延払用第6条）

〔担保権の設定〕 甲は、前条の延払金の支払を担保するため、本船引渡と同時に本船に乙を第1順位とする抵当権を設定する。

- 2 甲は、本船引渡後直ちに前条の延払金以上の船舶海上保険契約を締結し、その保険金請求権の上に乙を第1順位とする質権を設定する。
- 3 甲が本船建造資金を金融機関から借入れ、その金融機関から乙の先順位の抵当権または質権の設定を要求された場合には、乙は、その建造資金借入額を限度としてその金融機関を乙の先順位とすることに同意する。

本条は延払用書式特有の条項であり、現金払用書式には該当条項はない。

本条は、造船会社が船主の延払金支払債務不履行に備えて、延払金支払の担保として本船に造船会社を第1順位とする抵当権を設定することおよび延払金以上の額を保険価額とする船舶海上保険契約を締結して、その保険金請求権の上に造船会社を第1順位とする質権を設定することを船主に義務づけた。ただ、現実には船主の本船建造資金借入れ先金融機関が、抵当権、質権ともに第1順位となるのが通常であるので、本条第3項で、そのような場合に、造船会社がその建造資金借入れ額を限度として、その金融機関を造船会社の先順位とすることに同意する旨の規定を設けた。なお、金融機関、商社等の保証の下に船舶を建造する場合その金融機関、商社等が先順位の抵当権設定を要求したときも第3項に準じる。

## 9. 工事の検査と監督（現金払用第6条、延払用第7条）

〔工事の検査と監督〕 甲は、自己の費用により、その選任した監督者を本船建造中任意の時に、本造船所および関連工場<sup>①</sup>において本船の工事ならびに諸材料の良否を検査監督させることができ、乙は、その監督者の検査ならびに監督に対し便宜を与える。

船舶の建造は通常オーダーメイドであるので建造工事が注文通りに行なわれているか否か、すなわち工事の進捗状況を確認し、諸材料の良否を検査して本船建造中または完成後における無用のトラブルを予防するという観点より設けられた条項である。

ただ、監督者の権限はあくまで検査ならびに監督というチェック機能にとどまるもので、造船所の工事責任者に代って工事の指揮をとるというものではない。条文中の傍線箇所につき説明する。

- ① 「選任した」と「検査監督させる」にかかる。
- ② 原則として作業時間中である。
- ③ 下請工場のみならず、造船会社の外注先の工場も含まれる。

## 10. 工事の報告（現金払用第7条、延払用第8条）

〔工事の報告〕 甲は、必要があるときはいつでも乙に対して本船の工事に関する報告を求めることができる。

建造工事が長期間にわたる場合には通常定期的に報告がなされるのが普通であり、その旨契約書上に明記されるが、中小型船の場合、本船を起工の日から2カ月も経ないうちに引渡してしまうものもある実情により必要に応じ報告を求めうるように規定した。

## 11. 仕様の変更（現金払用第8条、延払用第9条）

〔仕様の変更〕 本契約の締結後本船の引渡までの間に、次の事由により仕様の変<sup>①</sup>

更を要する場合には、その内容ならびにこれに伴う本船の性能、建造代価、引渡期限その他本契約上の諸条件につき甲乙協議の上決定する。

- (1) 関係諸法令および船級規則その他諸規則の制定または改廃  
 (2) 甲または乙の要望

本条は本契約締結後本船の引渡までの間に契約内容を変更する場合、契約当事者間でその変更部分について別途協定して本契約をそのまま存続させるために設けられた規定である。仕様の変更後の契約内容が変更前の内容と、その同一性を失なう程に著しく異なる場合は目的物の変更による契約の更改と考えられるが、本条はそこまでは考慮していない。仕様を変更する場合には、その変更部分は仕様の内容のみならず、その他本契約の諸条件にまで及ぶのでその旨を規定した。仕様を変更するに至る原因としては関係諸法令等の制定または改廃による場合と当事者の要望による場合の二つが考えられるが、前者の場合は、本契約の内容が法令等に少しでも抵触する場合に当然変更しなければならないのに対し、後者は当事者の任意であるところが大きな相違である。

なお、本契約上の諸条件につき当事者間の協議が相整わない場合については、現実に殆んどその例をみないので規定しなかったが、もし紛議が発生した場合は仲裁による解決の道を選ぶべきであろう(35頁29. 仲裁参照)。

条文中の傍線箇所につき説明する。

- ① 仕様とは第1条の仕様書および図面に記載された本船の内容をいう。  
 ② 船舶法、船舶安全法その他船舶の建造に関係あるすべての法令をいう。

## 12. 不可抗力による工事支障(現金払用第9条、延払用第10条)

[不可抗力による工事支障] 天災、地変、戦争、軍事行為、内乱、暴動、労働争議行為その他これに類する不可抗力事由により本船の工事に支障を及ぼす事態が発生した場合には、乙は、遅滞なくその旨を甲に通知し、甲乙協議の上本船の工事期間を延長し、その他本契約を変更することができる。

- 2 前項の事由により本船の工事を完成することができないと認められる場合には、当事者は本契約を将来に向つて解除することができる。この場合、甲ならび

に乙の被つた直接の損害額およびその処理については、甲乙協議の上決定する。

- 3 前2項の規定は、本船の建造に関係ある乙の関連業者で甲の諒解を得たものに起つた場合にも適用する。

不可抗力条項は、今日各種の契約書を作成する際に規定される一般的な条項の一つである。不可抗力とは、その原因が当事者の外部にあって、それに因る損害が通常取引通念上要求される程度の注意ないし予防方法を講じてもおお避けることのできないものといえる。本条はまず第1項で不可抗力事由を具体的に列挙し、さらにこれに類する事態の発生を考慮して「その他これに類する不可抗力事由」とした。ここに列挙した不可抗力事由を分類すると大要次のとおりとなる。

- ① 天災地変、いわゆる自然現象によるもの。  
 天災、地変。  
 ② 戦争およびこれに類似する国家間の争い。  
 戦争、軍事行為。  
 ③ 政治、社会不安および両当事者の会社工場における異常状態。  
 内乱、暴動、労働争議行為。

そして、これらの両当事者の責に帰すべからざる事由によって生じた履行の遅延または不能と、そこから発生する損害についても両当事者は責任を負わないことになるが、具体的な事後処理策として本条では契約内容を変更して、そのまま存続させることもできるし、また本契約を解除することもできるよう規定した。

### イ 第1項

不可抗力により本船の工事に支障を及ぼす事態が発生した場合に、造船会社は遅滞なくその旨を船主に通知しなければならない。そのような事態が発生する可能性は両当事者にあるが、工事に支障を及ぼすか否かの判断はあくまで本船を建造する造船会社にあるので、このように規定した。そして船主および造船会社は本船の工事支障に伴う工事期間の延長、その他本契約内容の変更につき協議決定するが、それらの協議事項には、本船の工事支障に基づく損害の分担も含まれるであろう。

### ロ 第2項

前項の不可抗力事由によって本船の工事を完成できないと認められる場合に

は、当事者は契約を将来に向って解除することができることとした。本船の工事を完成できないと判断するのは、独り造船所のみならず船主、さらには第三者の客観的判断も包含するとの観点より、あえて「認められる」という文言を挿入した。そして不可抗力により契約を解除した場合、当事者に原状回復義務が生じるが(24頁2.1.契約解除の効果参照)、造船の実情に鑑みて厳格に原状回復義務を課すことは酷であるので、本契約書ではあえて完全に原状に回復せしめなくともよいと考え、契約の解除により船主ならびに造船所の被った直接の損害額およびその処理については当事者が協議の上決定することにした。ここにいう直接の損害額としては、船主については既払の割払金およびそれに対する利息、工程がかなり進んだ場合の機装員の旅費・賃金・船主支給品関係費等が考えられ、造船所については材料購入費・工員の賃金等の発生総原価から建造中の本船および材料の処分価格を控除したものが考えられる。

#### ハ 第3項

ここにいう「乙の関連業者」とは、下請会社および外注先をいい、造船会社は通常工事を始める前に船主に対しメーカー・リストを提出して船主の諒解を得るが、それらに限らず現実に第1項に掲げられた事由に相当する事態が発生してから船主の諒解を得たものも包含する。

本項で「乙の関連業者」に限定したのは、通常、工事支障は造船会社について考えられるという理由によるもので、もし船主支給品のある場合は、「甲の関連業者」についても同様に考えられるので、本項の準用あるものと解せられる。

(註) 本条と直接関係はないが、船主支給品が完成船価のかなりの割合を占める場合もあるという実情より、危険負担(19頁1.8.危険負担参照)および船舶建造保険(32頁2.4.船舶建造保険参照)との関連につき、問題の発生する可能性があるため以下に述べる点を考慮しつつ、当事者間で特約すべきであろう。

① 通常船主は造船会社に本船建造に先だち船主支給品の一覧表を提示する。この場合、その支給品の種類により支給する日時が異なるので、各支給品の支給期日を明記する。さらに、船主支給品の有償・無償の区別およびその額を明記すべきであろう。なお、第10条(第11条)第2項に規定する本船引渡遅延による延滞料率の

基礎となる第5条の建造代価に船主支給品の金額を加算することもある。

② 船主支給品が有償・無償を問わず造船会社はその性能については責を負わない旨を明記すべきである。ただ、支給品の据付の不良による性能の低下等造船会社の責に帰すべき場合はこの限りでないことは当然である。

③ 以上のほか船主指定品のある場合もこれまで述べてきたと同様のことが考えられるので、その旨特約すべきである。

### 13. 引渡遅延と延滞料(現金払用第10条, 延払用第11条)

(引渡遅延と延滞料) 乙の責に帰すべき事由により本船の引渡が第4条の引渡期限(正当に延長されたときはその期限)までにできない場合には、乙は、遅滞なく文書をもってその旨を甲に通知し、甲の承認を得る。

② 引渡の遅延日数が③日を超えた場合には、乙は、その超過遅延日数に対して1日につき第5条の建造代価の $\frac{\text{④}}{\text{⑤}}$ に相当する金額を延滞料として甲に支払う。

造船会社の責に帰すべき事由によって本船の引渡が第4条に約定の引渡期限内にできなかった場合の造船会社のとるべき手続と延滞料に関する規定である。

条文中の傍線箇所につき説明する。

- ① 第8条(第9条)または第9条(第10条)による場合をいう。
- ② 引渡が遅れることについての承認である。ここにいう承認とは極めて消極的意味で用いたもので、船主がそれを否認したとしても、遅延日数が第17条(第18条)第1項第2号に定めた日数を超えなければ、契約の解除をなしえず、実質的には造船会社はその旨を船主に通知するだけで足りるので大差ないのであるが、造船会社の責に帰すべき事由により遅延するのに、造船会社の一方的通知だけで足りるとするのは不合理であるから、少なくとも船主に異議を述べる機会を与えるという理由によりこのように規定した。
- ③ 15日乃至30日位の場合が多い。第5条第2項の猶予期間と同様にこれを全く認めない場合もある。

16

- ④ ③で定めた日数を越えた日数分に対してという意味である。
- ⑤ 第5条の支払遅延に対する遅延料率とのバランスを考慮して決定されるであろうが、通常は、建造代価の1万分の3程度といわれている。

#### 14. 引渡繰上げの報奨金（現金払用第11条，延払用第12条）

〔引渡繰上げの報奨金〕 本船の引渡が甲の要請に基づき第4条の引渡期限（正当に延長されたときはその期限）より繰上げられた場合には，甲は，その繰上げ日数<sup>①</sup>に対して1日につき第5条の建造代価の $\frac{\quad}{\quad}$ 分の<sup>②</sup>に相当する金額を報奨金として乙に支払う。

本条は，特に船主から繰上げ引渡の要請があった場合に限り適用される。

その繰上げ日数につき，引渡遅延の場合と同様猶予期間を認めるかどうかは当事者間の特約による。

条文中の傍線箇所につき説明する。

- ① 第10条（第11条）の①と同じである。
- ② 報奨金は，通常，延滞料と同率かまたはその半分である。

#### 15. 海上試運転および検査（現金払用第12条，延払用第13条）

〔海上試運転および検査〕 乙は，第1条の仕様書の示すところに従い，かつあらかじめ甲と協議して別に定める要領により，本船の海上試運転を施行し，その試運転終了後甲と協議の上諸機関を開放して甲の検査を受ける。

- ② 前項の検査の結果，船体，機関，属具および予備品等に破損または欠陥が発見されたときは，乙は，直ちにこれを改修補正して完全なものとする。<sup>②</sup>

本船の艤装工事が進展して完成に近づいた時点で，本船の性能が契約上の条件を満足するものかどうかを確認するために行なう海上試運転および検査について規定した。

海上試運転には速力試験のほか後進試験，惰力試験，操舵試験，旋回試験等

がある。速力試験は，通常海岸の定距離に立てられた海里標柱（Mile Post）間を往復して，それぞれの航走時間から速力を計算し，潮流・風向の影響を除くために，その平均をとって速力を決定する（21頁19.性能の保証と違約金参照）。条文中の傍線箇所につき説明する。

- ① 工事がかなり進捗してから当事者が協議して決定する。
- ② 「改修補正」には修理のみならず取替えも含まれ，これらを完全にするという意味でこのように規定した。
- なお，海上試運転の立会を船主の都合により引延ばされた場合には，その期間について，第10条（第11条）の延滞料は生じない。

#### 16. 引渡日の決定（現金払用第13条，延払用第14条）

〔引渡日の決定〕 前条の海上試運転および開放検査が終了して本船の引渡が可能となつたときは，甲乙協議の上すみやかに本船の引渡日<sup>①</sup>を決定する。

- ② 前条第2項の破損または欠陥が軽微であつて，本船の航海および営業にさしつかえないと認められる場合には，乙が甲の要求する時に遅滞なくこれを改修補正することを条件として本船の受渡を行なう。

本条は第4条で引渡期限を決めておいたので，建造工事が進捗し海上試運転および開放検査が終了した段階で具体的に引渡日を決定する旨と軽微な破損または欠陥と本船の受渡との関連を規定している。

- ① 本船完成後，登録し，船級を取得した（船級を取得しない場合は不要）後をいう。
- ② 第4条の引渡期限（正当に延長されたときはその期限）を本条により確定することである。通常，造船会社は船主に対して「海上試運転および検査が順調に終了すれば〇月〇日本船を引渡す」旨通知しておくのであるが，本条によりそれを確認することになる。引渡日が確定すると，その期日が第5条第1項の第4回の割払金支払期日となる。

- ③ 船主の判断するところであるが、その判断が客観的にも妥当であるという意味で「認められる」ものとした。

第2項の破損または欠陥ある場合は、それにつき当事者間で残工事協定書を作成し、後日争いにならないようにすることが必要である。

## 17. 引渡の留保

### 現金払用第14条

〔引渡の留保〕 甲が前条の引渡日に第5条第1項の第4回の割払金を支払わないときは、引渡条件につき甲乙協議決定する。協議相整わないときは、乙は、本船の引渡を留保することができる。

- 2 前項の場合、乙は、相当な注意をもつて本船を保管する。ただし、その間に要する保険料その他の費用は甲の負担とする。

### 延払用第15条

〔引渡の留保〕 甲が前条の引渡日に第5条第1項の第4回の割払金の支払、第5条第6項の約束手形の交付または第6条の担保の提供を怠ったときは、引渡条件につき甲乙協議決定する。協議相整わないときは、乙は、本船の引渡を留保することができる。

- 2 前項の場合、乙は、相当な注意をもつて本船を保管する。ただし、その間に要する保険料その他の費用は甲の負担とする。

〔註〕 上記第15条の傍線の箇所が現金払用第14条と異なるところであり、その他は現金払用と同一文言である。

本条は、第5条の④で述べたように、本船引渡と代金支払が同時履行の関係にあり、船主の第5条第1項の第4回の割払金不払に対する造船会社の本船引渡の留保という同時履行の抗弁権についての規定である（民第533条）。

民法第533条〔同時履行の抗弁権〕 双務契約当事者ノ一方ハ相手方カ其債務ノ履行ヲ提供スルマテハ自己ノ債務ノ履行ヲ拒ムコトヲ得但相手方ノ債務カ弁済期ニ在ラサルトキハ此限ニ在ラス

条文中の傍線箇所につき説明する。

- ① 本条の適用をみる場合は、何れにせよ船主が約定通りの支払いをなさないときであるので、別途代金支払方法その他の条件につき、まず当事者間で協議決定されることが先決である旨を規定した。

注意すべきは、本条第2項が適用されるのは、第1項の協議の進展、協議期間とは無関係に第5条第1項の第4回の割払金支払（延払用にあつては第4回の割払金の支払、第5条第6項の約束手形の交付または第6条の担保の提供）を怠った時から、という点である。

- ② 「引渡を留保する」とは引渡を拒むことである。
- ③ 「善良な管理者の注意」と同様に、物又は事務を管理する場合に、当該の職業又は地位にある人として普通に要求される程度の注意をいう。そして、この程度の注意を欠いた場合は造船会社はその結果について責を負うことになる。
- ④ 本船の保管方法や場所については、造船会社が決定すればよいのであるが、近時、漁業補償等第三者に対する損害賠償の問題は船主の費用負担に大きな影響を及ぼす虞れもあるので、それらの問題については当事者間で協議の上決定すべきであろう。
- ⑤ 具体的には繋船保険料、岸壁使用料、燃料、管理人費用等、いわゆる繋船費用のほか、④の漁業補償費等も含まれる。

## 18. 危険負担（現金払用第15条、延払用第16条）

〔危険負担〕 本船の引渡完了までは、乙が本船に関する危険を負担する。ただし、前条第1項により、乙が本船の引渡を留保する場合は、この限りではない。

本条は、造船契約の特殊性を加味し、業界の慣行によって規定されたものである。それ故に、ここにいう危険負担は、民法にいうところの危険負担とは異なり損害の負担関係の一般原則を定めた規定といえよう。すなわち、本船の引渡を完了するまでに発生した本船の滅失・毀損等一切の損害は、船主の責に帰すべき場合を除き、その発生原因の如何を問わず、造船会社において負担すべく、したがって本船に何らかの損害が生じたために要した修理費・代替費および引渡遅延による延滞料等の費用は造船会社が負担することになる。

ところで、本条と第9条(第10条)[不可抗力による工事支障]との関連となると、本条の一般原則に対し、第9条(第10条)は特則とみられるので、本条の適用をみずに第9条(第10条)によって造船会社は危険の負担を免れることになる場合がある。

ただし書は事実として本船の引渡は行われていないが、その引渡をなしえない原因は船主の支払遅延にあり、したがって、その間の危険も船主が負担するのが合理的且つ公平であるためこのように規定した。

(註) そもそも危険負担とは、双務契約(売買、賃貸借、請負等)の一方の債務の全部又は一部が債務者の責に帰すべき事由で履行不能となり消滅した場合、これに対する反対債務の運命や如何、すなわち履行不能となったために生ずる損害—危険を契約当事者のどちらに負担させるべきかという問題である。民法においては原則として債務者主義(民第536条)をとり、特定物に関する物権の設定・移転を目的とする双務契約(民第534条①)と、不特定物については、特定を生じた後(民第534条②)および債権者の責に帰すべき場合(民第536条②)とについて債権者主義をとっている。

民法第534条〔危険負担における債権者主義〕①特定物=関スル物権ノ設定又ハ移転ヲ以テ双務契約ノ目的ト為シタル場合ニ於テ其物カ債務者ノ責ニ帰スヘカラサル事由=因リテ滅失又ハ毀損シタルトキハ其滅失又ハ毀損ハ債権者ノ負担ニ帰ス

②不特定物=関スル契約ニ付テハ第四百一条第二項ノ規定ニ依リテ其物カ確定シタル時ヨリ前項ノ規定ヲ適用ス

第536条〔危険負担における債務者主義〕①前二条ニ掲ケタル場合ヲ除ク外当事者双方ノ責ニ帰スヘカラサル事由=因リテ債務ヲ履行スルコト能ハサルニ至リタルトキハ債務者ハ反対給付ヲ受クル権利ヲ有セス

②債権者ノ責ニ帰スヘキ事由=因リテ履行ヲ為スコト能ハサルニ至リタルトキハ債務者ハ反対給付ヲ受クル権利ヲ失ハス但自己ノ債務ヲ免レタルニ因リテ利益ヲ得タルトキハ之ヲ債権者ニ償還スルコトヲ要ス

## 19. 性能の保証と違約金(現金払用第16条, 延払用第17条)

〔性能の保証と違約金〕 乙は、本船完成の上、所定の方法で測定した載貨重量トン数(以下測定載貨重量トン数という)および第12条の海上試運転によつて決定した本船の速力(以下測定速力という)が、それぞれ第1条記載の載貨重量トン数(以下保証載貨重量トン数という)および試運転速力(以下保証速力という)より少なくないことを保証する。

2 前項による本船の測定載貨重量トン数および測定速力が、それぞれ保証載貨重量トン数および保証速力に達しなかつた場合には、乙は、次の基準に従つて計算した金額を違約金として甲に支払う。

- (1) 測定載貨重量トン数の保証載貨重量トン数に対する不足分が保証載貨重量トン数の分のを超えた場合には、その超えた不足分1トン(端数は切捨て)につき第5条の建造代価の保証載貨重量トン数当り単価に相当する金額
- (2) 測定速力の保証速力に対する不足分が分の1ノツトを超えた場合には、その超えた不足分分の1ノツトまたはその端数毎に第5条の建造代価の分のに相当する金額

(註) 延払用第17条は「第13条」となる。

造船会社が約定通りに本船を建造せねばならないことは勿論であるが、高度な技術を駆使した大規模且つ時間的制約を伴う造船工事においては多少の誤差の発生すること皆無とは言い難く、そのために本条では最も一般的である本船の速力および載貨重量トン数について保証し、合わせてその不足分に対する違約金についても規定した。

条文中の傍線箇所につき説明する。

① 「造船設計基準制定委員会の決定による軽荷重量載貨重量区分法」に従つた方法である。通常載貨重量トン数の測定は第12条の海上試運転より前に行なわれる。また本条にいう「トン」は全て「キロトン」の意味で、ロングトンによるときはその旨明記すべきである。

② 第12条(第13条)で述べたように、何回も測定し、修正されることがあ

るのでこのような文言にした。

③ 約定の本船の速力および載貨重量トン数が不足しないことの意味であるが、現今の船腹調整との関連で、特に載貨重量トン数が約定よりオーバーした場合に問題となるので、この点については当事者間で別途協議すべきであろう。

④ 民法上の損害賠償額の予定を意味する（民第420条第③項参照）。したがって船主は損害の発生およびその額を立証しなくとも第1号または第2号に定めたところによる金額を請求することができる。また、載貨重量トン数または速力の不足分が第1号または第2号に定めた数値を超えなければ、たとえその不足によって損害が生じたことを立証することができたとしても、船主は損害賠償を請求することはできない。

なお、民法第420条第2項には賠償額の予定は契約の解除を妨げない旨規定されているが、契約の解除は次の第17条（第18条）により、本条では解除を予定していない。ところで、本書式制定審議の際に本条第2項の違約金のみで解決される限界を設け、第17条（第18条）でそれを越える場合に契約解除権を行使できるという明確な規定を設けるべきであるという意見もあったが、現実には契約を締結する段階でその限界について当事者間で協議しても相当紛糾する虞れがあり、また契約締結の基礎にある当事者間の信頼関係に対して余りに懐疑的過ぎる等の理由により結局本条の規定に落ち着いたものである。

⑤ 前述のように造船工事において約定通りに寸分の狂いもない完全無欠の船舶を建造することは不可能に近く、多少の誤差の発生は、これを船主において許容するのが実情であり、その許容範囲については当事者間で決定する。

⑥ ⑤で定めた許容数量を「越えた不足分」に対してという意味である。

以上のほか、本条に規定していない種類の保証事項、例えばタンカーのタンク容積、荷役装置の能力等については必要に応じ当事者間で特約すればよい。

民法第420条〔賠償額の予定〕 ①当事者ハ債務ノ不履行ニ付キ損害賠償ノ額ヲ予定スルコトヲ得此場合ニ於テハ裁判所ハ其額ヲ増減スルコトヲ得ス

②賠償額ノ予定ハ履行又ハ解除ノ請求ヲ妨ケス

③違約金ハ之ヲ賠償額ノ予定ト推定ス

## 20. 契約の解除（現金払用第17条、延払用第18条）

〔契約の解除〕 甲は、次の場合、本契約を解除するかまたは乙と協議の上建造代価を減額して本船の引渡を受けることができる。

(1) 本船完成の結果と第1条および第2条に記載の重要事項（第8条による仕様変更があつた場合はその変更後のもの）との間に大差を生じたため、本船が本契約の目的を達しえないと認められた場合

(2) 第10条の引渡遅延日数が ③ 日を超えた場合

2 乙は、次の場合、本契約を解除することができる。

(1) 甲が第5条第1項の第1回から第3回までの割払金を支払事由発生後相当期間経過しても支払わない場合

(2) 第14条第1項による本船の引渡留保日数が ⑤ 日を超えた場合

〔註〕 延払用では、註1「第9条」、註2「第11条」、註3「第15条」となる。

契約の解除とは、契約が締結された後に、その一方の当事者の意思表示によって、契約関係を遡及的に解消し、まだ履行されていない債務は履行する必要がないものとし、すでに履行されたものがあるときには、お互に返還することにして法律関係を清算することである。

一方の当事者だけで、相手方の承諾なしに契約を解消するのだから、解除する者はそれだけの権利（解除権）を有する場合でなければならない。そして当事者が解除権を有するのは契約によって解除権を留保した場合（約定解除権）と、法律の規定によって取得する場合（法定解除権）とである。法定解除権には一般の契約に共通なもの、即ち債務不履行を理由とするもの（民第541条-第543条）と各種の契約により特殊なもの（民第635条、第637条（請負）、第561条-第568条、第570条（売買）等）とがある（関係条文省略）。

本契約書においては、第9条（第10条）の不可抗力による場合、本条に定める事由による場合および第20条（第21条）の建造許可が得られない場合に契約の解除を認めた。ただ本条では、造船契約の特殊性および実務上の経験より、契約の解除に至るまでの間に契約当事者間でなるべく話し合いにより契約を存続さ



せるべく、契約解除の要件を弾力的に解釈できるよう規定した。第1項は船主より契約解除または本船の減額引渡を受けることのできる事由を規定し、第2項は造船会社より契約を解除することができる事由を規定した。

条文中の傍線箇所につき説明する。

- ① 主として第16条の本船の速力、載貨重量トン数および船の種類、用途により定めた保証事項等をさす。
- ② 何をもって「大差」を生じたとするのか明確な基準はなく、船の種類、用途によりそれぞれ場合を分って判断するほかない。ただ、その判断は、あくまで船主に委ねられるが、それは一般社会通念および業界の慣行を考慮した客観的にも妥当なものでなければならないであろう。
- ③ 当事者が協議して決めるが、本条第2項第2号とのバランスを保つ線が一応の標準となるであろう。
- ④ 前述したと同様に（前条④参照）、契約当事者の信頼関係を基礎に、業界の慣行および一般社会通念をふまえた客観的にも妥当な「期間」であることが要求される。
- ⑤ 本船の大小、用途等により区々である。第1項第2号とのバランスを保つ線が一応の標準となろう。

以上のように、本条は契約の解除という、契約当事者間の債権債務関係に最も重大な影響を及ぼす規定にも拘わらず、あえてその厳格な基準を設けず、当事者の話し合いにその基準を求めた。そのことは、とりもなおさず本契約書が契約当事者の友好、信頼関係を基礎にした各条項の弾力的運用に期待しているにほかならない。

## 21. 契約解除の効果（現金払用第18条、延払用第19条）

〔契約解除の効果〕 前条第1項の規定により本契約が解除された場合には、乙は、すでに受領した割払金にその受領の日から 利息をつけて甲に返還しなければならない。ただし、これにより甲の乙に対する損害賠償の請求を妨げない。

2 前条第2項の規定により本契約が解除された場合には、乙は、本船、材料等一切

を処分し、その処分価格より処分費用を差引いた残額と本船建造代価、本船等処分時までの第5条第3項による利息および第14条第2項による保険料その他の費用の合計額との差額を損害金として請求でき、乙がすでに受領した割払金はこの損害金と精算した上、残余あるときはこれを返還する。

（註）延払用では「第15条」となる。

本条は、前条によって契約が解除された場合の効果について規定したものである。契約の解除は契約がはじめから為されなかったと同じ効果を生ぜしめる。

解除の効果として一般的に考えられる点は、原状回復義務および解除をした上にさらに損害賠償を請求できるという2点であろう（民第545条参照）。原状回復義務とは、契約の解除によりはじめから契約が締結されなかったと同様のことになり、契約締結時まで遡ってその効力が失なわれることになるために、当事者間に契約締結前の状態に復帰させなければならない義務が生じることをいう。そして損害賠償は、契約を解除しただけでは相手方の債務不履行によって被る損害を償うに足りない場合に、その損害の賠償を認めることであり、その性質は債務不履行による損害賠償請求権である。

### イ 第1項

本項は前条第1項の規定により船主が契約を解除した場合についての規定である。契約の解除による効果としての原状回復義務により造船会社は既に受領した割払金にその受領の日から利息をつけて船主に返還しなければならない。さらに船主は造船会社に対して損害賠償を請求することができる。

この損害賠償権は船主が造船会社より割払金の返還を受け直接的な損失は補填されても債務不履行により被った損害（例えば、本船の積荷保証を受けた荷主からの船主に対する損害賠償請求など）および、本船をして得べかりし筈の利益（主として備船料）の喪失をそのまま放置するのは公平ではないとの理由により認められたものである。ただ、賠償さるべきは何時までに発生した損害であるかは、結局は因果関係の問題であり一律に決定することはできないが、通常、船主より本船建造中に造船会社に対して提出される「 SHIPPING・スケジュール」がその請求の基礎となるであろう。

### ロ 第2項

本項は、前条第2項により造船会社が契約を解除した場合についての規定である。本項も前項と同様に、契約解除により原状回復義務を生じ、造船会社は本船、材料等一切を処分して、その処分価格から処分費用を差引いた残額と、本船建造代価、本船処分時までの第5条第3項による利息および第14条（第15条）第2項による保険料その他の費用の合計額との差額を損害金として請求でき、造船会社が既に受領した割払金はこの損害金と精算した上、残余あるときはこれを返還することになる。このことにより造船会社は約定の建造代価と同額の弁済を受け、契約が解除されなかった場合と同じ利益も受ける。

なお、船主の債務不履行により被った損害（例えば、次に建造予定の船の船台搭載の遅れによる損害金の発生等）があった場合はこれも船主に求償することになるであろう（民第545条参照）。

- 民法第545条〔解除の効果〕 ①当事者ノ一方カ其解除権ヲ行使シタルトキハ各当事者ハ其相手方ヲ原状ニ復セシムル義務ヲ負フ但第三者ノ権利ヲ害スルコトヲ得ス  
 ②前項ノ場合ニ於テ返還スヘキ金銭ニハ其受領ノ時ヨリ利息ヲ附スルコトヲ要ス  
 ③解除権ノ行使ハ損害賠償ノ請求ヲ妨ケス

## 22. 瑕疵担保責任（現金払用第19条，延払用第20条）

〔瑕疵担保責任〕 乙は、甲に引渡した本船について瑕疵担保の責任を負う。その期間は引渡後1カ年とし、その責任の範囲は改修補正に限る。

- 2 甲が前項の期間内に本船の瑕疵を発見して乙に通知した場合、乙は遅滞なく補修して完全なものとする。ただし、その瑕疵が入渠または検査の時点におけるほか確認し難いもので前項の期間内に入渠できないかまたは検査を受けえない場合には、甲乙協議の上前項の期間経過後最初の入渠または検査の時に補修する。
- 3 本船が航海の都合上または緊急を要するため、前項の補修を本造船所または乙の指定する工場で実施することができないときは、甲は、乙の諒解を得てこれを他の工場で補修させることができる。この場合には、乙は、甲乙協議の上定めた額を限度としその費用を負担する。

本条は、従来一般に使用されてきた〔保証工事〕条項に該当する規定であるが、瑕疵（かし）担保という不慣れた用語を使用しているため、特に第1項は一見難解な文章となっている。しかし、その内容については、従来の〔保証工事〕条項と大きな相違はない。ただ、法律上、保証工事という語の定義がないためにその内容に関しては業界においても様々に解釈されており、それが為に無用な紛争を発生させる原因ともなっていたことから、瑕疵担保責任という法律上明確に定義づけられている語を使用し、その内容の明確化および無用な紛争の発生回避を図って規定したものである。

以下に各項並びに傍線を付した箇所の説明をする。

### イ 第1項

本項は瑕疵担保責任の範囲および存続期間を定めている。

- ① 自然損耗を除き、材料、設計または工事の不良によって生じた船体、機関、属具、予備品等の破損または欠陥をいう。造船会社の過失の有無を問わない。
- ② 修理のみならず、新しい部品と取りかえる場合も含まれる。改修補正しても本船がその目的を達しえないような場合については、通常見舞金という形で処理されているのが実情であるが、本条では、そのような場合まで予定しておらず、当事者間で協議することとなる。

### ロ 第2項

- ③ 本船引渡後1カ年内であるが、本船が海上航行中に瑕疵を発見したが、造船会社への通知が遅れてしまった場合等、期間経過後でも遅滞なく通知した場合は、造船会社は改修補正に応じるべきである。
- ④ 決して、本船を完全なものとするという意味ではなく、改修補正を完全にするという意味で規定したに過ぎない。
- ただし書以下は、本船の瑕疵が、通常では発見できず、入渠または検査におけるほか確認し難いものの場合においては、期間経過後最初の入渠または検査の時に改修補正すべく、当事者協議することとした。

### ハ 第3項

本項は、本船が航海の都合上または緊急を要するために、本造船所または造船会社の指定する工場で改修補正を受けえない場合に、船主は造船会社の諒解



ヲ要ス

②仕事ノ目的物ノ引渡ヲ要セサル場合ニ於テハ前項ノ期間ハ仕事終了ノ時ヨリ之ヲ起算ス

民法第 640 条〔担保責任を負わない旨の特約〕請負人ハ第 634 条及ヒ第 635 条ニ定メタル担保ノ責任ヲ負ハサル旨ヲ特約シタルトキト雖モ其知リテ告ケサリシ事実ニ付テハ其責ヲ免ルルコトヲ得ス

## 23. 建造許可（現金払用第 20 条，延払用第 21 条）

〔建造許可〕本船の建造に関する政府等の許可が昭和 年 月 日までに得られない場合には、本船の工事期間の延長その他本契約の変更につき、甲乙協議の上決定する。

2 前項の許可が昭和 年 月 日までに得られない場合には、甲または乙は、本契約を解除することができる。

3 前項の規定により本契約が解除された場合には、本契約履行のために甲および乙の要した費用の負担その他につき、甲乙協議の上決定する。

本条は、本船の建造許可が約定の期日までに得られない場合に、本契約の内容を変更するか、または本契約の解除するよう規定したものである。計画造船用書式では、政府の建造許可があつてはじめて本契約の効力が発生するという、いわば建造許可を停止条件として規定していたが、本契約においては契約締結時よりその効力は発生しているので本条が必要となった。

条文中の傍線箇所につき説明する。

① 具体的には臨時船舶建造調整法および同法施行令による運輸大臣の許可をいい、その基準は同法第 1 条乃至第 3 条および「臨時船舶建造調整法第 2 条の規定に基く船舶の建造許可の判断の基礎となる事項」（運輸省告示）等に定める事由をいう。以下その主要な事由を掲げる。

〔臨時船舶建造調整法〕

第 1 条（目的）この法律は、臨時に船舶の建造についての調整を行い、もつてわが国の国際海運の健全な発展に資することを目的とする。

第 2 条（建造の許可）造船事業者が、総トン数 500 トン以上又は長さ 50 メートル

ル以上の鋼製の船舶であつて、船舶安全法の規定により遠洋区域又は近海区域の航行区域を定めることのできる構造を有するものうち政令で定めるものの建造をしようとするときは、その建造の着手前に運輸大臣の許可を受けなければならない。

第 3 条（許可の基準）運輸大臣は、前条の許可の申請が左の各号に掲げる基準に適合すると認めるときは、同条の許可をしなければならない。

1. 当該船舶の建造によつてわが国の国際海運の健全な発展に支障を及ぼすおそれのないこと。
2. 当該船舶を建造する造船事業者が、その船舶の建造に必要な技術及び設備を有していること。

（以下省略）

〔臨時船舶建造調整法第 2 条の規定に基く船舶の建造許可の判断の基礎となる事項〕

1. 当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の質的低下をもたらすおそれのないこと。
2. 当該船舶の建造が、それを配船しようとする航海区域又は航路における船腹の需給状況からみて著しく過剰となるおそれのないこと。
3. 当該船舶の種類、船型、構造および性能が、それを配船しようとする航路及びその輸送需要の性質に適応していること。
4. 当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の公正なる海外活動に著しく不利な影響を与えるおそれのないこと。

以上のほか日本内航海運組合総連合会、輸入貨物輸送協議会等の船腹調整委員会（説明省略）のような業者の自主規整による許可も包含される。

② 建造許可が得られなかった原因が船主・造船会社のどちらにあるかにより協議の内容も決定されるであろう。本書式制定審議においても、建造許可遅延が船主の責に帰すべき事由によるとき、および造船会社の責に帰すべき事由による時に分つてそれぞれその帰責者が本契約解除の時までに本契約履行のために要した一切の費用を負担すると規定した方が明確でよいとの意見もあったが、本条のような表現にしても結果的には詳細に処理規定を定めた場合と同様の考え方となるし又文言の簡明さという点からもこのような規定となった。したがって本条においては契約解除の一般原則が適用されることにならう。

## 24. 船舶建造保険（現金払用第21条，延払用第22条）

〔船舶建造保険〕 乙は、自己の費用により甲の要請するところに従い本船につき船舶建造保険契約を締結し、その保険証券を甲に呈示する。

①

② 乙は、甲の要請があつたときは、その保険金請求権の上に②のために質権を設定する。

船舶建造保険契約は原則として船主の要請のあるなしに拘わらず、造船会社が本船引渡完了まで本船に関する危険を負担することによる経済的損失を免れるために、建造中の本船について建造代価以上の額を被保険利益とし、造船会社自身を被保険者として締結されるものであるが、実際には船主が造船会社に対し既に支払った割払金および船主支給品の返済の担保的効力にその重点が置かれており、本条もそのような実務を反映した規定となった。

条文中の傍線箇所につき説明する。

① 船舶建造保険契約を締結すること、ならびにその保険証券を船主に呈示することにかかる。しかし、保険契約の締結および保険証券の呈示は船主の要請の有無に拘らずなされねばならないものであり、実質的には保険の内容、すなわち、保険の目的、保険期間、保険価額、保険による填補範囲等について、船主の要請を受けるという意味であるが、第5条の建造代価とも関連してくるので当事者協議の上決定することになるであろう。

「保険の目的」とは、広義の建造中の船舶、すなわち、船台上、ドック内等で建造中の本船およびこれらに取付けられるべき主機、補機等すべての資材で、造船所構内にあるか、または同構内と被保険船舶との間を輸送中であるものである。被保険船舶については造船所構内にあるか、または試運転、機装および引渡のために一定距離以内の海上を航行中であるものである。

「保険期間」とは保険の始期および終期をいう。保険は原則として着工時すなわち本船胴体部の鉄板の切断の時を始期とするが、契約当事者の経済的事情により進水日またはその前日を始期として付保することもある。終期は通常、本船引渡日となる。

「保険価額」とは、本船建造代価に船主支給品がある場合は、その価額を加

算した「完成価格」とする。

保険によって填補される損害の範囲は概略次のとおりである。

(a) 建造中の船舶又は材料に生じた損害

例えば、火災、洪水、転覆、船台、支柱その他の設備の故障、その他の陸上危険、又は試運転中の衝突、坐礁、沈没等の海上危険に因って生じた損害  
進水中の事故によって生じた損害等

(b) 賠償金又は費用等の損害

前記のような事故によって船体、機関又は材料に生じた損害を填補するほか  
衝突その他の事故により第三者に与えた損害に対する賠償責任が担保される。

(c) その他の責任、費用

ここにいう責任、費用は、通常船主責任相互保険組合(P.I.保険)で填補される範囲を指すが、造船会社はこの組織に加入することができないので例外的に担保されるものである。したがって保険により填補されない損害は特約により、その填補範囲を拡大することができるが、それらについては、当事者協議して決定することになる。その主なものは以下のとおりである。

i) ストライキ危険による損害

ii) だ捕、捕獲及び戦争危険による損害

iii) 設計、仕様の変更及び改善に要した費用

iv) 地震、噴火又はこれらに基づく津波、火災による損害

② 通常、銀行等本船建造資金借入れ先になるであろうが、金融機関や商社等が保証したときに質権を設定する場合もありうるのでブランクにして適宜挿入するようにした。

## 25. 経済事情の変動（現金払用第22条，延払用第23条）

〔経済事情の変動〕 本契約の締結後本船の引渡までの間に、物価その他の経済事情の著しい変動により第5条の建造代価を変更しなければならない情勢に立ち至つたときは、甲乙協議の上これを更改する。

本条は、本契約締結後、その基礎となった物価その他の経済事情の当事者の予

見し得ない変動のために、当初の契約内容に当事者を拘束することが極めて苛酷であり、信義衡平の原則に反すると認められる場合、当事者に契約を更改することができる旨の規定である。これは通常、「事情変更の原則」と呼ばれるものでその効果について、具体的には第1次的効果としては、給付内容の変更により可及的に本契約関係を存続させ、以て当初における当事者の目的を到達せしめ、第2次的効果として契約の解除、解約権等が認められている。本条では、ここにいう第1次的効果のうち、第5条の建造代価に限って認めたもので、その他の契約内容、および第2次的効果については予定していない。また、本条にいう「更改」とは法律上の更改契約を意味するものではなく、変更と同義に解釈すべきであろう。

さらに、傍線箇所につき付言すると、経済事情の著しい変動の具体的基準についてはそれぞれの場合を分って考察するのほかになく、あらゆる事情を加味して当事者協議の上決定すべきである。わが国の判例も、未だその積極的要件を明らかにしていないようであり、その消極的要件を明らかにするとどまっている。以下その概略を列記しておく。

- イ) 「事情変更の原則」は予見し得るものであってはならない。
- ロ) 契約時の個人的事情が変更した場合、また債務の履行が一時的に不能になったにすぎない場合には、事情の変更ありとはいえない。
- ハ) たとえ事情が変更した場合でも、債務者に履行遅滞のあったときは、その債務者は事情変更の原則を主張できない。
- ニ) 貨幣価値が著しく変動した場合でも、それだけで契約上の債権額が当然修正されるわけではない。

## 26. 増減額等の精算（現金払用第23条，延払用第24条）

- 〔増減額等の精算〕 第8条または第17条による建造代価の増減額について、甲(註1)および乙は、第5条第1項の第4回の割払金支払の際に精算する。
- 2 前条による建造代価の増減額の支払方法については、甲乙協議の上決定する。
- 3 第10条第2項による延滞料、第16条第2項による違約金または第11条に(註3)

よる報奨金について、甲および乙は、第5条第1項の第4回の割払金支払の際に精算する。

〔註〕 延払用第24条では、(註1)「第9条」、(註2)「第18条」、(註3)「第11条」、(註4)「第17条」、(註5)「第12条」となる。

本条は、第1項で、建造代価に増減額が生じた場合の精算について、第2項で経済事情の変動による精算について、第3項で延滞料、違約金、報奨金が生じた場合の精算についてそれぞれ実情に従って規定されたものである。なお、第1項に規定した第8条(第9条)〔仕様の変更〕の場合に、建造代価につき協議する際に支払方法についても別に決めることもあるが、そのような場合は特約によるべきであろう。また精算する金額の遅延利息については必要に応じ当事者間で協議決定すべく、本条では触れていない。

## 27. 債権債務に関する制限（現金払用第24条，延払用第25条）

〔債権債務に関する制限〕 甲または乙は、その相手方の文書による承諾を得なければ第三者に本契約によつて生じた債権を譲渡または債務を引受けさせることはできない。

本条は、契約によつて生じた債権を譲渡したり、債務を引受けさせたりする場合に、相手方の文書による承諾を得なければそれができない旨の規定である。

## 28. 本文優先（現金払用第25条，延払用第26条）

〔本文優先〕 本契約書本文記載の条項または条件と別紙添付の仕様書および図面とが抵触する場合には、本契約書本文記載のものに従う。

本条は、本契約書本文記載の条項または条件に最優先の効力を与えて、付属文書と抵触する部分についての無用の紛議を避けるために規定した。

## 29. 仲裁（現金払用第26条，延払用第27条）

〔仲裁〕 本契約に関して当事者間に争いを生じたときは、各当事者は、社団法人日本海運集会所(東京 神戸)に仲裁判断を依頼し、その選定に係る仲裁人の判断を最終のものとしてこれに従う。

2 仲裁人の選定、仲裁手続その他仲裁に関する一切の事項は、社団法人日本海運集会所の海事仲裁規則による。

1. 以上に述べてきた如く、本契約書は随所に契約当事者の信頼、友好関係および信義則を基礎にした弾力的運用を期待して、両当事者の協議決定事項を残したが、反面、そのことは本契約に関する紛議の発生する可能性をあとに残すという、いわば両刃の剣の性質を内に秘めたものといわざるを得ない。そこで、本条は、本契約に関して紛議が生じ、それが両当事者の話し合いによっても解決されない場合に、当事者の一方が社団法人日本海運集会所に仲裁を依頼し、その選定に係る仲裁人の判断を最終のものとして、契約当事者がこれに従うことにより紛争を解決させるべく規定した。

2. 通常、当事者間に紛議が生じた場合、裁判所に訴を提起し、訴訟手続により解決するが、海事紛争に関しては、古くより、当事者自ら選定した第三者の判断に委ねその命ずる所に服従する旨を約束することによって、紛争を平和的に解決する方法がとられている。これが仲裁と呼ばれるものであり、民事訴訟法第8編に仲裁手続規定がある。

この仲裁は、簡易性、迅速性、具体的妥当性、経済性を特色とし、つねに発展し、変化する取引の実際に即応した適正な解決を与えようとするものである。そして、仲裁は、当事者間の仲裁契約、つまり私法上の紛争につき裁判所における訴訟手続に依らないで、私人たる第三者即ち仲裁人をして判断せしめ、この判断に服従することにより紛争の終局的解決を図る旨の合意を基礎にして進められる手続である。

3. 本条によれば、本契約に関して当事者間に争いを生じたときは、その解決を日本海運集会所（東京／神戸）の仲裁に附託することになる。日本海運集会所はいわゆる常設仲裁機関であり、かかる機関では、定型的な仲裁手続が整備され、当事者の細目的な点についての合意による取り決めの労を省き、仲裁手続の進行の能率化を図っている。日本海運集会所の海事仲裁規則は同所における仲裁に関する手続を定めたものである。

なお、東京／神戸とは、仲裁地の指定に関する事柄で、当事者はいずれかを

抹消して指定することになる。これは、日本海運集会所では、東京および神戸において仲裁を行ないうる体制をとり、当事者の便宜をはかっているからである。東京、神戸いずれかの指定がなく、かつ、当事者の合意が得られないときは、東京都が仲裁地となる（規則第9条（仲裁地）参照）。

### 30. 末文および署名欄（両書式共通）

本契約締結の証として本書2通を作成し、甲乙記名調印の上、互に1通を保有する。

昭和	年	月	日
	①		
	甲		②
		乙	③

末文は、本契約が有効に成立したことを示し、かつこのことを後日の証拠として残すため両当事者が記名調印した本契約書を互に1通宛保有する旨を規定した。

契約は当事者間の合意のみで有効に成立し、必ずしも契約書という書面を作成する必要はない。しかし、契約における権利または法律関係は、口頭で表示されるのみでは不明確であり、争いの余地多きものであることが多い。「詞は飛び書は残る」という法諺のごとく「契約書」が作成されることにより、契約内容を相互に確認でき、かつ争いを生じた場合における契約内容の明確化、証拠化の役割をも果たすこと考えると、契約書を作成し、これを保管しておくことの必要性も理解されよう。

次に各欄の記載要領を説明する。

- ①は本契約書を作成した年月日を記入する。実際には契約が成立した日と、契約書を作成した日が違う場合が多い。
- ②には注文者、すなわち船主の住所、会社名（個人の場合は個人名）、代表者の名称を記入し、社印、代表者印を各々押す。
- ③には造船会社の住所、会社名、代表者の名称を記入し、社印、代表者印を各々押す。