

昭和三十一年十二月

船舶売買契約書改訂書式に就て

社団法人 日本海運集会所

船舶売買契約書改訂書式に就て

— 改訂趣旨の逐条説明 —

萩原正彦

はしがき

日本海運集會所に於ては、先般その制定に係る船舶買賣契約書の改訂を行い、去る昭和三十一年十二月十七日より改訂書式を發賣したので、改訂委員會の議事録をとり纏めて改訂の趣旨を明らかにし、利用者の便に供することとした。同時に参考になると思われる事項を註記したから、この點については御批判を仰ぎたいと思つている。

改訂委員會の設置とその審議經過

集會所制定の船舶売買契約書式は去る昭和二十四年七月の制定に係るため、その後於ける時日の推移に伴い条項の解釈に疑義を生じ、最近に於ては使用上不備を感ずるとの声を聞くに至つた。よつて海運書式研究常置委員會（註）は本問題を採り上げて検討の結果、分科會を設けて専門的に研究することに決定、左の諸氏がこれに當られた（○印は分科會委員長、括弧内は代理出席者）

- 宮地汽船 ○出井治郎
- 乾 汽船 大垣 護
- 甲斐機船 甲斐 縁
- 川崎重工 五十嵐銳雄

神港商船 加藤千松
新日本汽船 松本一郎（高田 正）
正輝商會 木田省吾

大同海運 濱田喜佐雄（河口哲美）
東京海上 林田 桂

福洋汽船 白井政男（淺田辰雄）
○寶運シッピング 坪川經二

松岡汽船 鈴木孝志
顧問辯護士 杉浦郁爾

日産汽船 大幸信雄
○日東商船 小川知速

日本汽船 大崎賢二
濱根汽船 大久保史録

三菱海運 中野勝一（田中郁也）
明治海運 岡田展和（梶原 博）

○第一回の會合を聞き、議事の纏め役として分科會委員長に出井治郎氏を選任の上、審議方針、參考資料の蒐集等に関する打合せを行い、爾來毎週一回定期的に會議を開いて眞摯なる検討を続けた。

この間、五月一日には斯界の長老として幾多貴重な意見を述べられた甲斐縁氏

を卒然として失うに至つたことは、かえすがえすも痛惜に耐えぬものがあつた。然し乍ら先輩各位の御協力を得て、前後十八回に亘る討議の結果八月一日漸く結論を得、直ちに改訂案を作つて八月二十一日開催の海運書式研究常置委員會に報告したが、二、三の點に疑義を生じたため再び分科會に於て繰り返すこととなり、広く業界の意見を求めて十月十一日開催の第二十四回分科會に於て成案をみ、見本刷を作成の上十月二十五日再度海運書式研究常置委員會に報告、その承認を得た。次いで同委員會より十二月四日開催の第四回仲裁委員會に改訂案を附議したところ、原案通り異議なく承認をみたので、昭和三十一年十二月改訂書式として公表することとなつた。

（註）集會所制定の海運取引標準書式は現在二十種に垂んとしているが、最近に於ける業界情勢の急速な變化に應じ、契約書としての萬全を期するためには、制定書式の全般に亘つて常時検討することの必要を痛感するに至り、仲裁委員會の下部組織として昭和三十一年度より設置されたものであつて、絶えず内外の情報に注意し隨時會議を開いて意見の交換を行い、更に研究を要する事項については専門的な分科會を設けて討議することにしてゐる。

基本方針

一、昭和二十四年七月の制定になる従来の船舶買賣契約書を基礎に、海外の契約書式（註）を參考とし、内外の慣行を再検討して審議を行い、此の種の契約書として世界的水準にあり、しかも国内船売買用としての特長を生かして取引慣習を反映せしめることに努めた。

二、書式全般に亘り簡略化しては如何

との意見も強く出されたが、却つて契約条件が曖昧となり無用な紛議を生ずる虞もあるから、条項を整理して一般的な契約条件を従来通り折り込むこととした。

三、用語の意味を明確にして文言解釋上疑義を生ずることのないよう条文を平易化した。

四、書式の体裁については複写の便を考慮し、集會所制定の他の契約書の如く記入を要する事項をすべて第一条に纏め、特約条項記入欄もこれに併置せしめては如何との提案もなされたが、備船契約書等の如く屢々使用するものではなく、且つ記入事項も条項の全体にちらばつてゐるため技術的困難も伴うので、従来通りの体裁を踏襲することとし、紙面を大にしてゆとりを持たせるに止めた。

（註）今回の改訂に當つても海外に於ける契約書式の例として、プライアム及びハンソンの兩書式が參考資料の一部として用いられた。これについて嘗て吉田精三辯護士から「Prām Terms」とは明治三十七年（一九〇四年）頃岸本兼太郎氏が神宮丸を、また「Hanna Terms」とは明治四十年（一九〇七年）頃岡田氏が神國丸を、何れも當時辻村芳太郎氏が主宰する Drevell 商會（Drevell 商會は英人 Drevell 氏の經營に係るものであつたが、同氏歸國後辻村芳太郎氏がその事業を承繼し、明治四十二年に至り福原芳松氏の主宰する日神貿易商會と合併、その後大正三年商號を改め現在の日神海運商會となつたものである——この點は辻村善次郎氏につき確認した）を通じて輸入した時の賣買條件であつて、夫々船名の Prām 號及び Hanna 號の名をとつてこの様な Code name をつけ

たものである。このほか Kwong Terms, Aocom (Acomack) Terms と云うのがあつたが、すべて船名に因んで夫々名付けられたものであつたと聞いたことがある。巷間船底検査を條件としないハンナ書式は解撤用に買船する際使用するものと解する向があるが、右の神國丸も一九一四年(大正三年)のロイツ船名録まで掲載されているところをみれば、強ち解撤船用の條件であると言えない様に思われた。この點委員會に於て坪川經二氏より「ハンナ書式もプライム書式と同様運航用船賣買に關するものであつて、歴史的にみれば決して解撤船用の書式ではなかつた。當時の經緯としてハンナ號は母港を出帆して日本で引渡されるまでは可成り長い期間航海をしていて、船長としては船底の状態に自信がなかつたし、またその間船底に損傷を生ぜしめた如くにも思われたので、引渡に當り船底検査を行うことを肯じなかつた。そこで引渡港まで自己の蒸汽力に依つて航行し得ること(under her own steam) 引渡の當時事故のない状態にあること(free from average) を條件として船底検査を省いた契約書式を作成したのである。この意味でハンナ書式は例外的な契約書であつたと云うことが出来る」との説明があつた。

三年共同漁業、昭和二年北洋水産、同三年日本鋼船漁業、同九年日本合同鋼船、同十四年日本水産と數寄の運命を辿り、同十七年には三信汽船の所有船となつてゐた。

又神國丸とは一八八三年英國 Glasgow の Napier, Shanks & Bell 造船所で建造された總噸數四、二五四噸のレンプロ機關搭載船であつた。

尙前記吉田精三、辻村善次郎、坪川經二の諸氏は何れも日神海運商會に籍を置かれた方々である。

逐条説明 (條文中の傍線は改訂箇所を示す)

「標題」
 船舶賣買契約書
 旧書式と同様である(註)。
 (註)集會所制定の船舶賣買契約書式としては、このほかに木造船の賣買を對象とした昭和二十二年六月制定、昭和二十四年四月改訂に係る木造船賣買契約書がある。そこで本書式を俗に鋼船賣買契約書とも呼んでゐるが、木造船賣買契約書は受渡條件を「有麥の儘」としてゐるため、本書式とは性格を異にする。従つて本書式は必ずしも鋼船賣買のみに使用されるとは限らなかつた。従來通りの標題を掲げることとした。

「前文」
 売主 (以下売主) と買主 (以下買主) とは左記の条項に基き売主の所有に係る船舶(以下本船)の賣買契約を締結する

(舊前文)
 今般賣主 (以下賣主) と買主 (以下買主) との間に於て賣主の所有する船舶(以下本船)の賣買に關し左の通り契約を締結する

文言を改め集會所制定の他の契約書式と同調せしめただけで、趣旨は旧書式と変わりなく、「左記の条項に基き」の「条項」には特約条項(第十三條「特約」参照)は勿論、仲裁条項(第十五條「仲裁」参照)も当然含むものと解する。尙括弧内の略稱を「甲」「乙」とする提案は本文中にある「賣主」「買主」の語との重複を避ける建前から好ましいが、使用上錯誤を起し易いとの意見もあつて採用をみるに至らず從來通りとした。

又「船丸」との空欄には、他の契約書式と同様、例えば「機船何丸」の如く主機關の種類により任意記入することとした(註)。

(註)分科會に於ては客船、油槽船の如く、用途による種別を記入することにしては如何との提案もあつたが、買船した新船主が果して本船を賣船前と同じ用途に供するか否か判らぬ場合

も有り得るので、紛議發生の余地を少くする意味から採用をみなかつた。また後述する如く、第一條の船舶表示中に船名として「船丸」の記入欄があるので、これと重複する嫌はあつたが、「以下本船と稱する」との文言を挿入して各條項に謂う「本船」の意味を明確にせんとする舊前文の趣旨を尊重して、この様な前文の体裁を整えた。

因みに實際界に於ては主機關の種類による分類として、内燃機關搭載船を「機船」と記して「汽船」と區別しているが、船舶法では左の如く分類している。

船舶法施行細則第一條 本則ニ於テ船舶ノ種類ト稱スルハ汽船、帆船ノ別ヲ謂フ
 機械力ヲ以テ運航スル裝置ヲ有スル船舶ハ蒸汽ヲ用ユルト否トニ拘ハラズ之ヲ汽船ト看做ス
 主トシテ帆ヲ以テ運航スル裝置ヲ有スル船舶ハ機關ヲ有スルモノト雖モ之ヲ帆船ト看做ス
 第二條 淺深船ハ推進器ヲ有セザレハ之ヲ船舶ト看做サス
 (參考)海上衝突豫防法第一條第三項第三號「動力船」とは、機關を用いて推進する船舶をいう。

第一条 【契約の目的物】本契約の目的物は左の通りである。

船名	船	丸資格及び船級
船舶番号第	号	船質
總噸數	噸	純噸數
船體製造者	噸	噸
同製造年月	噸	噸
年	噸	噸
月	噸	噸

主機関製造者	同製造年月	年	月
	馬力	馬力	馬力
主機関の種類及び数	馬力	馬力	馬力
検査期日	定期	年月日	無線電信機
	中間	年月日	有 無

備具及び品 目録に記載された本船備具及び備品、但し乗組員の私有物はこれを除く

第一条 【契約の目的物】 本契約の目的物は左の通りである
見出し及び本文共旧書式と同様であつて、本売買契約に於ける目的物を個々の契約に従い、夫々記入欄に書き込むわけである。

船舶表示

字句は旧書式と変りない。本欄は契約時に於ける本船の現状を確認する意味から、詳細に記入欄を設ける方がよいとの意見もあつたが、記入事項についてはそれがその儘売主の責任となるから、出来る丈簡略にしたことの要望もあり、一八九四年英国商船法に規定された Bill of Sale 書式(註1)等をも参照して検討の結果、本欄は目的物の同一性を認識し得れば足り、詳細に記入させることは徒らに売主の負担を加重するに過ぎないから簡略化することとしたが、国内に於ける売買契約であるからこの程度の項目ならば差支えないであろうと云うことに落着き、若干字句の補正を施したのみで旧書式の項目をその儘踏襲することとした(註2)。

(註1) Bill of Sale とは船舶買証書とも云ふべきもので、前記英國商船法第十條以下の規定によつて、登記船若しくはその持分の買買に際し所有

権の移轉登記上不可欠な證書である。同法の附則として掲げられてゐる書式に「A purchaser of a registered British vessel does not obtain a complete title until the bill of sale has been recorded at the port of registry of the ship; and neglect of this precaution may entail serious consequences.」との注意書がある。

右書式の内容は船舶番號、船名、船籍港、建造の年及び場所、主要寸法、各種積量、機關等の本船明細を始め、買買價格及びその受領を證する文言、契約の目的物、本船に關する債權債務關係の存否等を記入する様になつてゐる。因みに右書式の本船明細は我國に於ける船舶原簿及びこれに基いて記入される船舶國籍證書の項目を更に細かくしたものとみて差支えないと思ふ(船舶法施行規則第十七條ノ二參照)。(註2) 海外書式例えは「ライアム書式によれば.....the..... steamer..... tons gross and..... tons net register, built in..... (these and other particulars approximately according to latest Lloyd's Register).とあつて、集會所書式

に比し極めて簡略化されたものとなつてゐる。云うまでもなく買買船の引合に際しては、買主として本船の状態を仔細に調査するわけであるから、本船の同一性を認識し得れば簡素化する方がよいとの意見が從來から唱えられていた。

船名 船 丸

旧書式には「船種名 船 丸」とあつたため、「船種」とは客船、貨物船等の如く用途別によるのか、或は汽船、機船等の如く主機関の種類により記入するのか、との質問が出たが、慣習上用途別による種別は記入してないとの発言があり、從來他の集會所書式では単に「船名」とし「機船何丸」の如く記入する趣旨をとつてゐるので、他の書式と統一し「船種」の語を削除した。但し當事者間に於て、用途による區別により記入しても差支えない様になつてゐる(註)。

(註) 船舶安全法施行規則に附屬する船舶検査證書の書式では「船種船名 船 丸」とあり、また船舶の製造検査(船舶安全法第六條)に於ける合格證書の書式には「船舶ノ種類及鋼船又ハ木船ノ區別」とあつて、推進機關の種類により「汽船」若しくは「帆船」を記入することになつてゐる。尙船舶の種類については本書式「前文」説明の註記にある船舶法施行細則第一條參照。

於ける解釈に従い、「資格」とは「一級船運洋区域航行の資格」の如き船舶安全法、同施行規則等の法令に基くもの意味、「船級」とは N.S.、+100A、A10 の如く船級協會の規定に基くもの意味するものとした。

船体製造者

同製造年月 年 月

船 籍 港

噸 數

噸 數

噸 數

噸 數

噸 數

噸 數

噸 數

噸 數

噸 數

噸 數

噸 數

以上何れも旧書式と同じ項目であつて、「主機」とあつたものを「主機関」と云ひ改めたにすぎない。これらの項目は買船引合に当り極めて重要な項目ではあるが、契約書式としては微に入りすぎるとの意見もあつた(註1)。然し乍ら前記の方針(註2)に従ひ存置することとした。

(註1) 買船の引合に於て、本船の船歴につき留意すべきことは一般に船体及び主機関は何時何處で造られたか、今迄本船ほどの様な人々によつて所有せられ且つ運航されて来たか、の點とされている。これによつてその船の保船(Maintenance)状態を始め、現状を推測することが出来、延いては購入價值判定の有力資料となるからである。契約書式として微に入りすぎるとの理由は、引合の途上必ず明らかにされるからと云うにほかならない。(註2) 第一條「船舶表示」説明参照。

主機関の種類及び數

旧書式では「主機」とあつたのを「主機関」と改め、且つ一部分文言の補正を施したもので、例えば「三連成往復動汽機一基」の如く記入する趣旨であることは旧書式の場合と交りない。

馬力 (舊書式) 馬力 公稱 馬力 實 馬力

主機関の出力に關する記入欄である。現在「公稱馬力」との術語は用いられていないから(註1)、連続最大出力及び常用出力(註2)を表示する様にしては如何との提案が出たが、機関の種類に

よりその計測方法も異なるので、記入欄に「馬力」の語を一箇のみ残すこととし、「連続最大」「常用」「実馬力」「軸馬力」「制動馬力」等使用に當り必要な文字を任意記入することとした。

(註1) 公稱馬力を英譯すれば nominal horse power とされる。

現行の船舶職員法は昭和二十六年四月法律第四百九號として公布されたものであるが、舊船舶職員法は明治二十九年四月法律第六十八號として公布、翌年七月より實施された。舊法はその第四條に於て「各船舶ニ乗組マシムヘキ船舶職員ノ定員及其ノ免狀ノ種類」を遠洋、近海、沿海並びに平水の四航路、汽船若しくは帆船とする船舶種類及び總噸數により分類して夫々規定したが、昭和四年の改正(法律第四十六號)により、機關を有する船舶に乗組ましむべき機關部員については右の分類中の總噸數に代へ機關の公稱馬力によることとし、その算式を同法施行細則第十一條にて規定した。同時に爾後交付せらるべき船舶検査證書には公稱馬力を記載することとした。その後「船舶職員」として乗組ますべき者の資格を定め、もつて船舶の航行の安全を圖ることを目的として(新法第一條參照)昭和二十六年公布された新法は第十八條に於て機關部職員を含めすべて航行區域と總噸數による分類によつて職員を資格を定めたため、公稱馬力との術語は姿を消して、現在では船舶検査證書の書式中に從來通り記入欄が見受けられるのみであるが、實際にはその記入欄も使用されていない。尙舊法は資格及び定員(實際には最低員數となるであろうが)につき規定し

ていたが、新法は資格のみを規定し定員については觸れていない。しかし目下懸案となつてゐる改正案によれば前記新法第一條に對し「法の目的が船舶職員資格及び員數の最低基準を定めたるものであることを規定すること」とある。

因みに公稱馬力が使用されなくなつた理由として考えられることは、その算定が往復汽機は低壓汽筒の數、徑及び行長、汽罐の制限汽壓及び總受熱面積により、タービン汽機は汽罐の制限汽壓と總受熱面積により、ディーゼル式發動機は汽筒の數及び徑により夫々公式に從つて計算するようになつていたが、技術の進歩につれて汽機に於ては高温高壓汽罐が製作され、發動機にあつては氣筒當りの壓力が増し遂にはスパーチャーゼド發動機が製作されるに至つたため、從來の算式では意味がなくなつたためではないかと思う。(註2) 機關の出力表示として「定格出力」との術語が近年使用され、英譯する場合は Normal output としていたが、米國術語として Normal output と云へば我が國で謂う常用出力を意味するため、最近に於ては定格出力との語は一般に使用されてはな。従つて從來定格出力として意味せられた出力表示の語として一般に連續最大出力(Maximum Continuous output)の語が用ゝられ、米國術語に謂う Maximum Designed output(計畫最大出力)に相當するものとされている。(B & W)のディーゼル機關では Continuous full output 及び Service output との語が用ゝられてゐる様であるが、これらは前記連續最大出力及

び常用出力に夫々當るとみるべきであろう)。尙經濟出力(Economical output)との語は設計技術上紛らわしきたため、最近にあつては一般に用いられていないようである。因みに定格出力との術語は第二次大戦に際し海軍艦政本部が商船建造に關與するようになつてから業界に導入されたのではないかと思われる。

検査期日 定期 年月日

旧書式と同一文で、「定期」「中間」とは夫々船舶安全法第五條に謂う定期検査及び中間検査の意味である(註)。

(註) 賣買の實際をみるに検査の後では本船の賣買價格に差異をみるため、本欄は買主にとつて調査すべき重要な事項とされている。

無線電信機 有 無

電波航海機器としてレーダー及びローランの有無を記入することにして如何との提案があつたが、法定設備ではないので却つて紛らわしく、本條には「屬具及び備品」欄もあるので採り上げず、旧書式の型式を踏襲した(註)。

(註) 無線電信機については船舶安全法に左の如く規定されている。

- 船舶安全法第四條 左ニ掲グル船舶ハ電波法ニ依ル無線電信ヲ施設スルコトヲ要ス
一 遠洋區域又ハ近海區域ヲ航行スル總噸數千六百噸以上ノ船舶
二 遠洋區域又ハ近海區域ヲ航行スル旅客船(十二人ヲ超ユル旅客定員ヲ有スル船舶)
三 總噸數百噸以上ノ漁船
四 前各號ヲ除ク外旅客船又ハ總噸數五百噸以上ノ船舶ニシテ國際

航海ニ従事スルモノ

前項ノ無線電信ハ同項第四號ニ掲グル船舶(總噸數千六百噸以上ノモノヲ除ク)ニシテ旅客船ニ非ザルモノニ付テハ電波法ニ依ル無線電話ヲ以テ之ニ代フルコトヲ得

前二項ノ規定ニ依リ無線電信又ハ無線電話ノ施設ヲ要スル船舶ト雖モ航海ノ目的其ノ他ノ事情ニ依リ主務大臣ニ於テ已ムコトヲ得ズ又ハ必要ナシト認ムルトキハ之ヲ施設スルコトヲ要セズ

従つて法定設備と云つても小型船の場合には必ずしもその設置を要求されないから、斯かる船舶の賣買に於てはその有無によつて賣買價格の差異が生じ得るわけである。因みに外國船の中には例へばマルコニー等の電信會社から無線電信機を借り取り付けている場合が多いので、外國船購入に際してはその所有權が船主に屬するものであるか否かにつき調査することが肝要であるとされている。

属具及び備品

目録に記載された本船属具及び備品、但し乗組員の私有物はこれを除く

旧書式文言に若干修正を加へ完全な言文一致体に改めた(註1)。

「属具及び備品」との意義につき、本船の賣買に際しては属具及び備品について夫々目録を作るわけであるが、「属具」とは法定属具のみを意味するものか等の議論があり、最近の契約に於て屢々問題を生じている事實に鑑み、一般に特約として「有姿の儘」との文言を挿入することもあるから、斯かる意味の文言を印刷条項としては如何との提案もなされた

が、實際問題として第十一条(後出)にある未開封消耗品との関連に於て却つて紛らわしいとの発言もあつた。更にまた制定当時の議事録によれば、「關係官庁では一般に属具は甲板部附屬品(船舶設備規程第三百八十八条以下)を、備品は機関部附屬品(船舶機関規程第二百六条以下)を意味することになつてゐる旨の説明あり、商法の規定(第六百八十五条、同施行法第三百十条)よりすれば備品は属具の中に包含せられると解釋し得るが、疑義を防ぐため『属具及び備品』と明記することとする。尙『法定』のもの

を要求することは實際上極めて困難を生ずるので、『当事者が目録に記載した通常必要なもの』との趣旨としたとの記録があるが、これは寧ろ法定のものではなく、根據帳に記載された属具備品の意味とすべきであるとの意見も出た。よつて検討の結果、広義の意味に於ける本船の堪航性(註2)とは根拠帳(Inventry)に謂う「目録」とは根據帳を意味することとした。而して属具及び備品の中には法定のものがあり、これらについては「船舶表示」中の「資格及び船級」保持の建前(註3)整備補充を行う必要があるが、その他のものについては有姿の儘とする方が實際的であるとの提言もあつて、結局第二条(後出)に於ける「資格及び船級」の場合と同様に、引渡時に於て改めて監督官庁の検査を受ける必要のないことは勿論であるが、最近に於ける定期或は中間検査等に於て整備された状態と引渡時の状態とは個數に於て一致しなればならぬ。換言すれば、検査後引渡迄の期間中使用したために生じた自然の損耗(Wear and tear)については売主は責任を負わず、

個數の不足についてのみこれを補充しなければならぬとの趣旨を探ることとした(註4)。

但書については「船客用のものは除外し、船員用のものは社章のあるものでも引渡して欲しい」との意見があり、例へば乗組員用毛布は本船の堪航性からみて当然備品の中に含ましめるべきであるとの発言もあつたが、實際問題として当事者間の話合に委ねる余地も多く、これらの点に関する細部の決定は行われなかつた(註5)。

(註1)本書式に於ては契約の目的物として、第一條に於て賣買の對象となるべき本船及びその属具備品について規定し、更に第十一條に於て「殘存船用品」に對する例外的規定を設けているが、海外書式の一例を示せば左の如きものがある。

Priam term: "...; with everything belonging to her on board, including all equipment, spare gears, furniture, deck and engine room stores, oil and paints, but with the exception of bunker coals, provisions, any furniture bearing Owners' badge, and all private effects of the Captain, Officers and Crew,....."

Hanna term: "...; with everything belonging to her on board, including all equipment, spare gears, chronometer, cabin fittings, furniture, deck and engine room stores, oil and paints, but with the exception of bunker coals, provisions, and all private effects of the Captain, Officers and Crew,....."

(註2)堪航性の問題については第二

條(本船の状態)の説明を参照。

(註3)本船の「資格及び船級」保持については第二條の説明を参照。

(註4)根據帳には一般に、法定のもの及び船級協會の規則によつて定められたものばかりではなく、船主が本船の安全のために法定もしくは規則による數量以上に、或はそれらの規定に關係なく積み込んだ添備品をも併せて記載しているが、右の趣旨により、賣主としては法定もしくは規則に定められたものについてのみ規定數を整備すれば、それ以外に賣主が積み込んでいたものについては現狀有姿の儘で差支えないと解されるわけである。

(註5)乗組員用毛布が契約の目的物として賣買代價の中に包含されているものか何うか、と云う質問は屢々耳にするところであるが、思うにこれは今次大戰により生じた新しい傾向ではないかと考えられる。戰前一般の船にあつては士官用毛布のみを備え、その他の用意はしていなかつたため、乗組員は轉船に當り、恰も海軍兵が衣囊を擔いで歩いた如く自己の毛布を携へていた様に記憶する。處が戦局の推移と共に衣料は不自由となり、遂には乗組員用毛布もすべて船主の手配することになり、戦後これが續いたため、今日に於ては往時と異つた慣習が生れ、斯かる疑義を生ずるに至つたものと思われる。従つてこれらについては今後の解決に俟つべきものであらう。と同時に、外國船が賣船に際し社章入りの什器備品等をもその儘引渡す例については、それらが當然契約の對象物として賣買船價の中に含まれるものではな

云い換えれば放棄したものでないかとの點を考へてみる必要があるいはないかと思ふ。因みに乗組員用毛布は一般に一人當り五枚で船舶運営會當時では二年目から新舊の交換を始め、四年で全く取り替はると云われていたが、今日では恐らく五年乃至十年使用出来るのではないかと思はれる。

第二条

【本船の状態】売主は本船引渡の際本船が第一案記載の資格及び船級を保持し相当の属具及び備品を備え航海に堪えることを保証する

舊第二条(堪航能力)賣主は本船の船体機關が堅牢であり相當の属具及び備品を備えて航海に堪える性能を有し第一條の資格及び船級を保持することを保證する

旧第二条の見出し及び本文を書き改めたもので、引渡の際要求される本船の状態について規定した条項である。

旧条文を検討したところ、先づ本条に謂う「保証」が、「堪航能力」という見出しとの關係から、売船後までも保証する様に解される虞れがあるため、「本船引渡の際」との文言を挿入して趣旨を明らかにすることとした(註1)。

次に「第一条の資格及び船級を保持する」との文言は、本船引渡の時に右の資格及び船級を保持しておればよく、従つて實際問題としては、最近における定期又は中間検査において、斯かる資格及び船級を取得しておれば、引渡時に改めて船級検査を受けることを要しない、との趣旨に解するが、「保持することを保証する」との表現は、本船の引渡条件が所謂「船級維持の条件(註2)」であるか

の如くにみられるため、語句の配列を改めることにした。

また「航海に堪える性能を有し」との文言を「相当の属具及び備品を備えて」との文言にまで懸けることは、属具及び備品の解釈とも関連して争の原因となり易い。殊に売船は検査の直前に行われることが多いので、これを拡張して解釈するときは徒らに紛議を生ずることになる。従つて「航海に堪える性能を有し」との文言を寧ろ削除してはどうかと提案が出た。これに対し、第一条の資格及び船級を保持していても、引渡当時直ちに動ける状態にしなければならぬので、削除することには反対である。幸い見出しに「堪航能力」とあり、且つ「相当の属具備品」との語もあるので、「堪航性を有し」ともして紛らわしい「性能」との語を使用しないことにしては如何。更に、「堪航性」との用語を使用することは、集会所制定の他の書式中にある堪航能力との語が、所謂堪航能力ばかりではなく、堪荷能力をも含む趣旨とされているため注意する必要がある、等の発言があつた。

よつてこれらの意見をとりまとめ、「第二条(堪航能力)賣主は本船引渡の際本船が第一案記載の資格及び船級を保持し、船体堅牢強固、機関完全で相当の属具及び備品を備え航海に支障のないことを保証する」との修正案を作り、属具及び備品については第一条におけるのと同じく、數量が揃つておればよく、その自然の損耗については考慮しないこととした。しかし「機関完全」との字句は本船の船令相当の完全さと解せば解せないこともないが、新造船の場合の如く非常に完全なものとなる、との意見があり、更に、プ

ライアム書式は、本船が航海に堪える状態にあり、且つ引渡港迄自己の蒸汽力によつて安全に航行し得ることを条件とするのみで(註3)、売船後の堪航能力については何等規定していないが、右の条件から類推すれば、恐らく、本船は安全に到着したのであるから、将来も堪航能力は充分ある筈だ、という解釈をとつていないのではないかと考えられる。また船底検査の結果損傷が発見せられた場合、売主は自己の費用で或は検査員が承認する程度に修理するか又は解約することが出来るとしている(註4)。然るに本書式では不可抗力による場合以外売主として解約することは出来ないし(註5)、右の修正案も稍もすれば堪航能力の担保及び船級維持の条件とも解され、売主にとつて酷であるから、さらに緩和した規定とすべきであるとの発言があつた。

よつて協議の結果その保証が売船後までに及ばないことを明確にするため、新たに「本船引渡の際」との文言を挿入して、引渡の瞬間本船が航海に堪えることを保証する意味を明示することにしたが、本船が引渡港まで到着するにはしたものの、買主が次航を続けて行おうとしたときに支障がある様では余りに勝手過ぎるので、前記修正案につき更に検討を加え、「有姿の儘(As she stands)との提案も採り入れ、見出しを「本船の状態」と改め、「船体堅牢強固、機関完全」との文言を削除すると共に、漠然としていて売主に対し酷に解される虞れはあるが、次期検査まではその儘で航海し得る程度の属具及び備品を備えておくこと、並びにその儘で航海に堪え得ない様な損傷は直すという趣旨から、条文の末尾を「相当の属具及び備品を備え航海に堪えることを保証する」と改めた。

而して本船の保持する「資格及び船級」に關し「次期検査時には修理を要す」との了解付で前回の検査を通過した個所のある場合、売主はそのことを買主に通告しなければならぬかとの質問があつたが、これらのことは検査證書に書いてあるから買主として調べようとするれば判明することであるし、次回検査時に修理すればよく、それまでは船級が保証されているから差支えない、ということに落着き、売主に対し斯かる場合の通告義務は課さないとの建前をとることとした。

(註1) 甲斐綠氏の言によれば、従來船舶表示は本船の同一性さえ認識出来ればよいので簡略にしたが、堪航能力は大切であるとの理由で詳しくした結果、遂にはこれを保証する様になつた、と云うことである。

(註2) 船舶売買に於ける本船の引渡條件については、高野進氏の著「船舶業の經營」七八頁以下に次の如き説明がある。即ち、
検査の條件に種々あり。

- (a) 到着の條件 (Subject to safe arrival)
本船が受渡港に到着すれば取引を完了する也。
- (b) 船底のみの検査 (Subject to bottom inspection only)
本船受渡港に到着の上、入渠せしめ、船底及水線以下を船舶検査人又は双方の協定により潜水夫により検査せしめ、損傷なき時は検査に合格し入渠費、検査人の費用は買主負擔となり、之に反するときは賣主の負擔となり、損傷の個所は検査人の満足する程度に修理して引渡をなす。
- (c) 船級維持の條件 (Subject to maintenance of vessel's class)

本船着港の上、本船の屬する船級協會の検査人をして、船級を維持すとの證明書を出さしむ、然る賣主は往々にして、本船が特別検査期間の中間にありて、其後日誌に依るも、本船に何等の損傷なきより前回の検査證書を提出して新に検査を受ける必要なしと主張する事あり。

(d) 熟覽の上 (Subject to full inspection)

之れ歐洲方面の買買に最も行はるゝものにして、受渡港到着の上、買主の代表者、本船の内外を熟覽の上本船を受取るべきや否やを決す、此條件に於ても保證金を供托する事は相同じ、只賣主は買主の諾否を知るまで、第三者に對し本船の備船契約を見合はせざる可からず、若し引取も拒絶せらるゝ時は時日と費用とを損すべし、買主は受渡時期の市況、思わしからざる時は、往々にして、引取を拒否する事あり。

(e) 検査なし (No inspection)

買主が本船を熟知せるか、又は此條件の下に特に格安に買入をなす事あり。

(f) 特別検査終了の上引渡し (Subject to passing survey)

船舶の特別検査近き内にあるか、已に其時期を経過せるものを、賣主の費用にて受檢の上、引渡すもの、此場合に在ては其際の修繕費支け、代金を増額せざれば引合はざる道理なり、其他の條件は前記のものが多少の變化をなせしもの也。

(註3) **Priam term: 1. THE SEAWORTHY** shall be in seaworthy condition and be able to proceed

safely to her destination under her own steam.

(註4) **Priam term: 5. (被渡)**

In the event of the bottom being found broken or damaged, and PURCHASERS decline to accept the steamer in such state, it shall be repaired and put in good and seaworthy condition to the satisfaction of the Surveyor above named at the VENDORS' expense, or VENDORS have the option of cancelling this Agreement and return Money deposited.

(註5) 第六條「引渡遅延」の説明参照。

第三条 【売買価格及び支払方法】本船の売買価格を金 円也と定める。

21 買主が本契約に調印したときは保証金として金 円也を売主に預託しなければならぬ。

31 前項の保証金は本船の引渡があつた場合売買価格の一部に充当するものとす。買主は残額金 円也を本船の受取りと同時に、本船の所有権移転登記をするに必要なる一切の書類と引換へし。

舊第三条 (売買価格及支払方法) 本船の買買価格は金 円也とし買主は本契約調印と同時に保証金として金 円也を賣主に預託する右保証金は本船の受渡と同時に買買価格の一部に充当するものとする。残額金 円也は売主より所有権移転登記をなすに必要な一切の書類と引換へし。

類と引換に 於てこれを支拂う旧文言を整理して更に条項を分ち、各項の趣旨を明確化したもので、見出しは一部字句の補正を施した上、旧書式の表現をその儘使用した。

第一項は買買価格表示を明文とするための記入条項とした。

第二項は保証金に関する条項である。「保証金」とするか否かについては「若し内入金とすれば単に買買の一部として支払われたものとなり(註1)、手附金とすれば契約不履行の際倍額返還する等の罰則的な意味を伴うこととなる(註2)」。本条の場合には契約履行に対する買主の誠意を示す趣旨のものであるから保証金とし、契約不履行のときは当事者合議の上、その処分を決定すればよい」との発言があり、従来通り「保証金」との用語を使用することとした。従つてこの保証金は買手が支払うべき違約金(第十二條「契約違反」参照)に充当されることもあり得るわけである(註3)。尚保証金に生ずる利息は売主側に帰するものと解することにした(註4)。末尾の文言を「……預託しなければならぬ」としたのは第三項末尾の「……ものとする」との重複を避け、前記の如く保証金は買主の契約履行に対する誠意を示すものであるとの趣旨を表示しようとしたからである。

第三項は売買価格の支払方法に関する条項とした。旧第二項の「所有権移転登記をなすに必要な一切の書類」を具体的に例示する必要はないか(註5)との提案もあつたが、敢えていへば残額金の支払は右の書類と引換へすに反かりではなく、本船の占有移転と共に支払う旨を強調したいとの発言(註6)があり、協

議の結果多少時間的ずれの生ずることは致し方ないとしても(註7)原則として買船代価の支払は右の書類及び本船の引渡と同時に履行すべきであるとの趣旨を明確にするため、旧第一項後段の保証金の処理に関する規定及び旧第二項の規定につき用語の修正を加え、ブライアム書式第九条「本船買船代価の残額は真正の船船買買證書と引換へすに本船の引渡と同時に、前記の通り売主へ支払ふべきこと」と(註8)を参考として、語呂の関係並びに実情に合致する様に文言を整え、一つの条項として纏めた。尚支払方法の細部については、最近における売買価格及び金融事情よりみて、当事者間の特約に譲ることとし、支払地のみ記入する様従来通り空欄を設け書き込むこととした(註9)。

(註1) 内入金または内金は代價の一部先拂であつて、手附金も最後には代價の一部に充当されることになるから、その意味では内金の一種とみることも出来ようが、單に内入金又は内金とした場合には所謂解約手附と違つて契約解除権は発生しないし、違約した場合にも所謂違約手附の如く、それが直ちに損害賠償に當てられることはない、一應返還されるべきものとされている。しかし實際には損害賠償額と相殺して精算されている様で、委員會に於て「内入金は既に支拂済であるから如何なる事情があつても返して貰えぬ」との発言があつたのも、この様な場合を想定して云われたのではないかと思ふ。尚内金の額は手附金の場合よりも通常多い様に聞いている。

(註2) 手附金は契約の成立に際し買主から賣主に渡されるものであるが、

法律用語としての手附の内には、その交附を以て契約成立の要件とする成約手附(今日の立法例では一般に行われていない様であるが)、契約の成立とは關係なく、相手方に對して契約に拘束されていると云う心理的効果を與えんとする證約手附、當事者の一方が契約の履行に着手する迄は、それを拋棄或はその倍償を返還して契約を解除し得るとする民法第五七條第一項に所謂解約手附がある。

ここに謂う手附金は違約手附の意味として發言されたものと思ふが、特に意思表示のない限り民法の規定が適用されることとなるから、その場合には當然解除権が生じて契約の拘束力を弱める結果となる。同時に違約手附の金額が損害賠償額となるから、商慣習上民法第四二〇條に所謂賠償額の豫定となつて、本契約書が第十二條に違約金に關する條項を設けた趣旨とも矛盾することになると思ふ。因みに手附の額は普通代價の一割から多くて二割と云われている。

民法第五七條 買主が賣主ニ手附ヲ交付シタルトキハ當事者ノ一方カ契約ノ履行ニ着手スルマテハ買主ハ其手附ヲ拋棄シ賣主ハ其倍額ヲ償還シテ契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得第五百四十五條第三項ノ規定ハ前項ノ場合ニハ之ヲ適用セス
民法第五五條第三項 解除權ノ行使ハ損害賠償ノ請求ヲ妨ケス
民法第四二〇條 當事者ハ債務ノ不履行ニ付キ損害賠償ノ額ヲ豫定スルコトヲ得此場合ニ於テハ裁判所ハ其賠償額ノ豫定ハ履行又ハ解除ノ請求

ヲ妨ケス
違約金ハ之ヲ賠償額ノ豫定ト推定ス(註3)ここに謂う保證金の性格を法律的にみれば、買買價格支拂と云う債務の擔保として、買主が自ら進んで豫め買主に交付する金銭とみるべきではないかと思ふ。尙保證金は例外的に契約罰としての意味をもつ場合もあるとされている。因みに船舶買買に於ける保證金は一般に買買價格の一割と云われている。

(註4)賣主に對する債務の擔保と云う意味から當然のことと思ふ。法律上からも債權者は擔保の必要がなくなれば同額の金銭を債務者に返還する義務を負うものと解されている。
(註5)本契約の如き船舶買買に於て賣主が整備すべき書類は船舶登記權利證書、船舶國籍證書、船舶検査證書、船級證書、船舶登記簿謄本、法定のものを含めた屬具目録、未開封消耗品明細書、所有權移轉登記に關する委任狀等の權利書及び受渡書のほか、蘇土、巴拿馬等の運河噸數證書、航海及び機關部の撮要日誌や各種圖面等も一應整備すべきものとされている。

(註6)賣主と本船乗組員との間に圓滿を欠くことがあると、乗組員が下船を拒む様な事も豫想されるので、買主からみれば船長が下船してから買買代價を支拂うと主張したい場合もある。とにかく舊書式は書類に重點を置き過ぎたため、本船の占有についての發言が委員會にてはあつた。甲斐綠氏は乗組員に對し買主は祝儀を出さねばならぬので、退職金は貰つたか否かとの點まで確認して置かねばならぬと云つて居

られた。
(註7)實際問題として外國船買入の場合を例にとれば、買船代價を倫敦で支拂つたとすると、賣船主は日本の引渡港にある本船に通知を寄越し、それによつて船長は本船の引渡を行う段取りとなる如くである。
(註8)Prima term : 9. THE BALANCE OF THE PURCHASE MONEY is to be paid as above to the VENDORS, in exchange for a duly authenticated Bill of Sale and delivery of the steamer.
尙 Bill of Sale につては第一條「船舶表示」の説明註1を参照。
(註9)例えば現金いくら約束手形いくらと特約する如し、因みにプライム書式では、

Prima term : 9. THE PURCHASE PRICE TO BE POUNDS STERLING (£.....) at the T/T rate on London of the day of Transfer and is to be paid to VENDORS within three days (Sundays and legal holidays excepted) from the date the steamer is ready for delivery, as hereinafter provided.
9. THE PURCHASERS SHALL DEPOSIT WITH THE VENDORS POUNDS STERLING (£.....) on account of the Purchase Price on the signing of this Agreement at the T/T rate on London of the day of Deposit.

第四条 【本船の引渡】賣主は昭和 年 月 日より昭和 年 月 日迄の間、

港に於て本船の引渡準備を完了するものとする。
21 買主は売主の引渡準備完了後運滯なく本船を受取らなければならぬ
舊第四條(本船引渡) 賣主は本船を昭和 年 月 日より昭和 年 月 日迄の間 港に於て買主に引渡す
買主は賣主の引渡準備完了後運滯なく本船を受取らなければならぬ
見出しは一部字句の補正をしたもので意味は旧書式の場合と変りない。
旧第一項は旧第六條第一項(後出の第六條説明参照)との關係から、売主の引渡準備完了のための期間を定めた条項と解するが、文言として適切でないため、「.....迄の間.....」との表現は「.....迄の間.....」と改めて期間中との意味を明確にし、また末尾の文言を「.....港において本船の引渡準備を完了するものとする」と修正した。従つて本項に記載した期間の最終日は一応契約の解約期日となるわけであるが、不可抗力或は船底検査の事情で引渡準備が遅延する場合も予想されるので、これらの事項を一括して第六條(後出)に規定した(註1)。

「.....日迄の間」 港に於て.....の空欄には、旧書式におけると同様、本船の引渡場所を書き込む趣旨であるが、この点につき第五條(後出)に規定する船底検査との關係から「出葉後引渡す場合には、検査後引渡すの間における危険負担につき紛議の生ずる虞れがあり、実務上も船渠内で受渡をする方が、船員の交替等にも便利であるから、船底に損傷のなかつた時(第五條第二項参照)は勿論、

損傷が発見されて修理をなした場合にも修理完了後(第五條第三項の説明を参照)それぞれ船渠内で引渡すこととし、出渠後引渡す場合は特約によることとは如何との意見がかなり強かつた。

よつてこの点につき業界の諸先輩の意見を質して更に検討の結果、本船の引渡は従来通り出渠後浮揚状態で行うことを原則とし、当事者双方の協議により入渠の儘引渡す場合は特約に譲ることに決定した(註2)。

従つて本船が第五條の船底検査を終えて出渠後本項に記載された期間内に約定の場所まで到着し、且つ引渡に必要な関係書類が整備されて、始めて本項に謂う「本船の引渡準備完了」と解することとした。

第二項は旧第二項と全く同一の文言であつて、買主は第一項に謂う「本船の引渡準備完了」後、遅滞なく第三條の規定により本船売買代金の残額金と引換えに、本船を受取るべきことを定めた条項である。「遅滞なく」との趣旨は、即時ではなく合理的な時間内にとり意味であつて、正当な理由によらない遅延が許されぬことは他の書式の場合と同様である。右に關しブライアム書式第二條の如く売買代金の支払を本船の引渡準備完了後三日以内に限るとか、或は同第十三條の如く本船引取の猶予期間として、約定の引渡期日経過後十五日間の期間を設けるとかして期間を限る方が明確ではないか(註3)との提案があつたが、斯かる場合のデマレーシにつき外国では慣習となつていても、日本では慣習として認められていないとの意見もあり、この様な規定を設けることは「引渡準備完了後遅滞なく」との文言の趣旨を弱め、且つ懸

用される虞れもあるということに落着き採り上げなかつた。

(註1) 引渡の準備期間については船型の大小、現在の就航状況、契約が先物であるか否か等によつて一概に云えないが、通常小型船で半月、大型船で一月はみられてゐる様である。尚ブライアム書式では本船の引渡につき第4條前段にて次の如く規定してゐる。

Priam term : 4. THE VENDORS SHALL DELIVER THE STEAMER to the PURCHASERS in..... not later than.....

(註2) 委員會に於ては坪川經二氏より、「私は外國船の受渡しと云うことが頭に入つてゐるので、船渠内で受渡しをやつた例は持ち合せない、船底検査が終つたならば一旦船渠より引出し、安全な泊地に於て受渡しするのが一般的ではなからうか。然し乍ら本書式が國內に於ける買主を對象としてゐるのならば、出渠後の危険或は船員の交替と云ふ點で右の意見に同意するが、受渡しは船渠内で行ふことを以て原則とするには飽くまで反對したい。船渠と云ふものは第三者のものであり、豫めその了解を得て置かねばならないし、例えば船渠内で船員のストライキ等があつては、第三者に迷惑をかせるのではなからうか。また船渠外に本船を引出すと云ふ技術的の危険であるが、これは餘りない様に思う。出渠後受渡しの實例として、諾威の標準書式によれば、はつきりと出渠後指定の場所を受渡しをする旨唱つてゐる。元來船舶は完全に浮んでいてこそ船舶と云えるのであつて、その點からも出渠後完全な状態で受渡しをすべきで

あつて、船渠内での受渡しは特約として行うことにしたい」との發言があつた。

(註3) ブライアム書式第二條の文言は前記第三條「買主價格及び支拂方法」の説明註9を参照、同書式第十三條は次の通りである。

Priam term : 13. IN THE EVENT OF THE PURCHASERS not taking delivery of the steamer within the time herein specified they are to pay to the VENDORS demurrage at the rate of..... per nett register ton per day, but such detention not exceed fifteen days.

第五條 【船底検査】

2 | 前項の検査により船底に何等異常のなかつた場合本船は引渡に適する状態となりたるものと看做す検査の結果船底に損傷が発見された場合には売主は自己の費用を以て検査員の認定する修理を行わなければならない。

3 | 前項の検査に要する船渠料並びにその附帯費用は買主の負担とする。但し前項の場合に於ては上記の費用及び検査員の費用は總て売主の負担とする。

4 | 旧第五條(受渡の爲めの船底検査) 売主は本船受渡前に船底検査を行うも

のとす
右検査に依つて船底に損傷が発見せられたときは売主は自己の費用を以て検査員の認定する修理を行わなければならない、此の場合入渠に關する費用は売主が負担する検査の結果何等異常の無かつた場合は此の費用は買主の負担とする

旧第五條に相當する条項であるが、見出し及び条文を全面的に書き改めて条項の趣旨を明確化したものである。

本船の引渡条件として、本船の受渡前に船底検査を行うことを売主に課してゐるので、先づこの点につき、「最近船渠が非常に高くなり、船底検査を抜きにして契約を締結することは危険である。尤も國內に於ける売買であるから信用づくで行うとか、或は潜水夫によつて検査させる場合もあるから、これらの場合には特約によることとし、契約書としては飽くまでも船底検査を行う様に規定したい。とに角船底検査は売主の義務であり買主の権利であると思ふ」との發言があり、更に「船渠を出たばかりの船を賣買した場合などには省かれることもあつたが、國內船の賣買に於ても船底検査は通常行われてゐる。従つて現在の慣行からみて、また将来世界の海運に伍して行くために、國內船の場合を特に區別することなく、船底検査を行うことを原則とするよう研究されたい」との提言があり、検討の結果、反対意見もあつたが(註1) 現在に於ては解撤船の場合を除き通常船底検査を行つてゐる実情にあるので、従来通り船底検査を条件とすることに決定、「船底検査を売主の義務とすることは、売主にとつて支障を來す場合も予想されるので考

慮されたい」との提案も採り入れ条文を修正することとした。尚保険会社側からは、新船舶主に対する保険金支払を明確にする必要上、是非船底検査をして貰いたい、との希望意見が終始述べられていた。

見出しは条項の内容からみて、「船底検査及びその費用」とする提案もあつたが、船底検査ということに重点を置き採用をみるに至らなかつた。

第一項は本売買契約に当つては船底検査を行うことを条件とする旨を唱つたもので、「売主買主双方立会の上」との文言は前記の如く、船底検査は寧ろ当事者双方が協力して行うべきものである、との趣旨を反映させ様としたものである。然し船渠の手配については、買主が買船後本船の改造乃至は修理をするに都合のよい船渠を手配することなども予想されるが、原則として売主の責任とするに落着いた。尚船底検査地を記入事項とする提案は先物契約の場合を考慮し、また「乾船渠内又は浮船渠上に於て」等の文言は「入渠せしむべき船渠」との表現があるため充分認識できるとの理由で、夫々採用をみなかつた。

本条に謂う「船底」の意味につき、造船工学上からみれば彎曲部竜骨の延長線以下を意味し、塗装関係からみれば通常水没部を意味することとなるが、船底検査の趣旨に鑑み、検討の結果、厳格な意味に謂う船底ではなく、外板を含めた水没部分を意味することとした。従つて具体的には一応軽荷吃水時に於ける水線以下となるわけである(註2)。

また「実務上船底検査に当り、本船の關係する船級協会の検査員を立会わせて置けば、当事者間に争のあつた場合、速や

かに解決出来るから、船底検査には原則として、検査員を立会わせる様にしては如何」との提案があり、他方保険会社側からも「売買によつて引受保険会社が替わる場合は勿論、保険関係からは損傷の有無並びにその状況が修繕費支払上直ちに必要となるので、本船の現状確認のため、是非検査員を立会わせることに決定して欲しい」との希望意見もあつたが

売買契約の履行に当つて当事者が行う船底検査は船底のみを対象とするものであつて、売買の結果引受保険会社が変わる場合、新たに引受ける保険会社が検査員の現状確認を希望する(船底ばかりではなく)本船全体の検査とは性格が異つており、斯かる趣旨よりする検査員の立会いは対保険会社との関係から買主の側に於て考慮すべき問題と解すべきである。また実務上からの提案に対しては、本契約書が単に大型船のみではなく、広く国内船の売買を対象としているものであつて、従来小型船の場合には潜水夫による検査を行い、損傷があれば始めて入渠若しくは上架するという様な状況であるから、検査員を立会わせる場合は特約に譲ることとして採り上げないことに落着いた(註3)。

第二項は第四条第一項に謂う「本船の引渡準備完了」との意味を明確にするため、本船船体の状態のみにつき一応の推定を示す趣旨の条項として新設した。従つて本項に唱われた本船の状態に加えて、本船が第四条第一項に記載された期間内に約定の場所に到着し、且つ本船の引渡に必要な関係書類が整備されて、始めて「本船の引渡準備を完了」したと解する(註4)。

第三項は損傷が発見された場合の処理

に関する条項で、これに対する修理は本船の有する資格及び船級の関係から、船級協会所属検査員の認定する工事でなければならぬので、空欄を設け「日本海事協会」等必要事項を任意記入し得る様にした。而して斯かる場合の修理費は、文言にある如く売主が負担するわけであるが、實際問題としては、次回の定期又は中間検査時に修理すればよい、との諒解(recommendation)を検査員から与えられる場合が多く、この諒解に基いて、船底検査時に修理を行わない限り、売主は次期検査時に於ける当該損傷の修理費のみを負担すればよい、とした。

「損傷」との語については、自然の消耗(Wear and tear)を含まない、と解することに意見の一致をみたが、明確に唱うことは却つて紛議を生じ易いとして字句の修正は行わなかつた。

尚本項に規定する修理が完了した場合、或は前記の如く、その修理を次期検査時に行う諒解の下に船底検査を終了した場合、前項に所謂「本船は引渡に適合する状態となりたるものと看做す」わけである。

第四項は船底検査のために要する諸費用の負担関係を規定した条項である。既述の如く船底検査は売主買主双方協力して行うものとする趣旨よりすれば、それに要する費用も双方が折半負担することにしたらよいではないか、との意見が出たが、損傷のあつた場合、売主は保険によつてそれらの費用を填補されるので、現行の慣行を考慮して従来通りの規定とした。

而して「船渠料」との意味については、造船所に於ける用語に倣い、入出渠に要する曳船料を始め、入出渠に直接関

係する費用を含めることとした。従つて「その附帯費用」はその他の費用を意味することとなるが、具体的には個々の場合に基き、当事者の協議に委ねることとした。

尚2号ペイントは乾船渠に入渠せしめることによつて効果を失うので、損傷の有無を問わず、売主の負担とすべきである、との発言があつたが、保船という立場からみれば買主が負担すべきである、との反対意見もあり、検討の結果保険関係を考慮して、損傷の発見された場合は売主の負担、何ら損傷なきときは買主の負担とする本項の原則を2号ペイントについても準用することとした(註5)。

(註1) 委員会に於ては甲斐緑氏より「明治より大正にかけて行われた国内船の売買では特約のなき限り船底検査は行わず、土地家屋の売買と同じ考えで有姿の儘の状態で取引した様に記憶している。従つて本船が航海中に売買することもあつたし、また売主として船底検査を行わないので、買主の方で潜水夫を入れて調べた様なこともあつた。勿論当時でも外国船を購入する場合には、船底検査を行うことを常とした。従つて属具備品についても買主が苦情を述べることが、今迄その船に乗つていた船長に対する侮辱として国内船売買の際は厳に慎しむ、有姿の儘受取つたわけである。尚売買船に附けられた保険関係がその儘承継される時は、その時を境として既払保険料は売主の負担、未払保険料は買主の負担とし、また航海中売買された場合には当該航海の運賃は前払された運賃を除き一般に買主が取得するものとし、前払された運賃の分は売買船価で調整した

わけである。よつて今回の検討に當つては特に日本在来の売買契約書を調査して議論を進めて欲しいと思ふ。尤も明治、大正時代はオペレーターに多り波瀾が多く、備船料の騰貴も激しかったので、船主としては有利な備船契約もあり、その場合に船底検査を省くことが多かつた。また当時では軍の關係もあつて、民間船の使用し得る船渠が少かつたことにもよると思ふ。當時とは時代が變り船価も違つて來たし、現在船底検査が慣行となつてゐるのも無理ないことではある」との発言があつた。尚商法には次の如き規定がある。

商法第六八八条 航海中ニ在ル船舶ノ所有權ヲ讓渡シタル場合ニ於テ特約ナキトキハ其航海ニ因リテ生スル損益ハ讓受人ニ歸スヘキモノトス
(註2)この点海外の契約書では“the Bottom or any outside part below the water line”としてその解釈を明確化したものがあるが、茲に謂ふ water line 即ち light load water line の意味であると思ふ。

(註3)例へばフライナム書式に於ては、

Franchise : 5. FOR THE INSPECTION by..... Surveyor of Steamer's Bottom, the VENDORS agree to place the steamer in dry-dock at..... (以下後段略)

7. THE STEAMER SHALL BE DEMED READY FOR DELIVERY as soon as the Bottom has been approved by the said Surveyor in drydock, or any repairs

required, to obtain such approval, have been effected.

8. THE PURCHASERS and/or VENDORS agree to order the Surveyor to proceed with the inspection of the Steamer's Bottom on receipt of a notice that the steamer is ready for such inspection in drydock; furthermore, the PURCHASERS and the VENDORS agree to assist in every way the prompt delivery of the steamer.

とあるため、船底検査に當り検査員を立会わせるか否かの問題は、委員会に於て繰返して論議された。即ち、引渡の際船級保持の証明をとらなければならぬが、本契約書の場合にはその必要はないと思ふ。外国船購入の際は特別検査の必要から、検査員を立会わせているが、国内船の場合にはその必要がない。保険会社としても造船所の証明で処理できないか。或は損傷があつた場合、検査員を呼ぶことは困難であるから、紛議解決のためにも検査員を立会わせては如何、等の提案については、売主として損傷の有無を予測し得るから、その場合は始めから検査員を呼ぶ様にすれば問題はないと思ふ、等の発言があつた。

(註4)フライナム書式には第七条に前記註3所載の如き条項がある。
(註5)普通保険約款第十三条には修繕費に関する次の如き規定がある。
船舶力沈没、坐礁、膠沙、火災、衝突其他ノ海難事故ニ因リ損害ヲ蒙リタル場合ニ於テ之ヲ海難事故遭遇直前ノ状態ニ復旧スルニ必要ナル費用

ノ最低額ヲ修繕費トス
水線塗料及船底防腐塗料ノ代金及其塗裝費ハ損傷アリタル部分ニ対スルモノニ限り之ヲ修繕費ニ加算ス船底防腐塗料ノ代金ヨリ起算シ八ヶ月以内ニ当該事故力発生シタル場合ノ外ニ之ヲ修繕費ニ加算セズ
2号ペイントとは、またA/Fペイントと呼ばれる船底防腐塗料で、一般に軽荷吃水線より下方の、常時水に浸つてゐる船底部分に対し、船底防腐(鏽)塗料(1号ペイント或はA/Cペイント)の上に塗られるもので、海水中にある生物の附着を防止するのが主な目的である。従つて酸化水銀や亜酸化銅などの毒物を混入して、それが徐々に海水に溶け込むことにより防汚の効果をもたらず様にしてゐるが、これらの毒物は乾燥しすぎると、化学変化を起してその効力が減ずると、塗り替えの必要を生ずることになる。

第六条【引渡遅延】

売主が第四条の期間内に本船の引渡を履行しないとときは買主は本契約を無償解除することができる。

21

前項の引渡遅延が不可抗力による場合(日以内)又は第五条の検査を通過させるために行つた船底検査若しくは修理に基く場合は買主はその遅延を承認しなくてはならない、但しその船底検査若しくは修理が日以上に及ぶときは買主は本契約を無償解除することができる、この場合買主は右の船底検査若しくは修理日数に関する通告を受けたときから

日以内に解除するか否かを売主に通告しなければならない
旧第六条(引渡遅延)売主が第四条の期間迄に本船引渡を履行しないとときは買主は本契約を無償解除することができる。

前項の引渡遅延が不可抗力(日以内)又は第五条の検査を通過させる為に行つた修理に基く場合は買主はその遅延を承認しなくてはならない但しその修理が日以上に及ぶときは買主は本契約を無償解除することができる此の場合買主は右修理日数に関する通告を受けたときより日以内に解除するかどうかを売主に通告しなければならない。

本条は本船の引渡遅延に関し、前記第四条及び第五条と関連を有する条項である。
見出しは旧第六条の見出しをその儘採用した。
第一項は本船の引渡が遅延した際に於ける基本的処理方針に関する規定であつて、旧第六条第一項の字句を若干修正したものである。旧条文によれば「第四条の期間迄に云々」とあつたが、第四条第一項は何日より何日迄と或る日数を限つて記入する建前を採つてゐるため、「期間迄に」との表現は、その内の何日とみて「本船の引渡を履行しないとき」とみるか理論的にも不合理である、との発言があり、「第四条の期間内に」との文言に改めることとした。

又「本船の引渡を履行しないとき」との文言は、第四条第一項との関連からみて、「本船の引渡準備を完了しないとき」と改め、表現の一致を図るべきではな

いか、との提言もあつたが、引渡準備が完了しても本船が現実引渡されなくては困るので、是非「引渡を履行しないとき」との意味を表わしたい、との意見に従ひ、右の提言は採り上げなかつた。

第二項は旧第二項の趣旨を踏襲したものである。旧条項中「不可抗力（日以内）」の括弧内に記入した日数は、遅延に対する許容日数を示すことになるが、その起算日については紛らわしく、且つ不可抗力を何日以内と限る表現も理論的には理解し難いので、文言を改めて「不可抗力による場合（日以内）」との表現をとり、この場合に於ける遅延日数或は遅延許容日数の起算日は、第四条第一項に規定された期間の最終日の翌日とすることとした。又遅延が承認せらるべき「修理」は但書の趣旨からみても、これから施工せらるべき「修理」についてであると解されるので、過去形の表現を改め「又は第五条の検査を通過させるために行う……」と修正した。従つて但書中の「日以上に及ぶときは」との意味も予想される修理日数等に関する趣旨であることは言うまでもない。更に本契約書は第五条（船底検査）に於て、売主は本船の引渡前に船底検査を行い得る様、船渠の手配をなすべく義務付けられているから、例えば船底検査施行地が本船の引渡港と同じ場所である場合など、たとえ本船が第四条第一項に記載された期間内に引渡港に入港していても、船渠側の事情で右期間内に船底検査が完了しないときは、買主として本条第一項の規定により解除権を取得することになる。然し乍ら船底検査は当事者双方が協力して行ふべきものである、とした趣旨からも、単に船渠の手配は売主の義

務であるとの理由で、右の如く解除権を認めるとは、売主にとつて酷ではないか、との意見があり、検討の結果、この様な船渠側の事情による引渡遅延は、本項に謂ふ不可抗力と看做されなから、この発言もあつたが、不可抗力とは解し難く、且つ引渡港に入港した時を以て引渡準備完了とみることは簡明ではあるが、第四条第一項の趣旨と相容れなからため、「船底検査遅くは修理」との字句に改め、斯かる遅延についても許容することとした（註一）。

他方ブライアム書式はその第五条に於て、船底検査の結果船底に損傷が発見され、買主がその儘の状態に本船の引取を拒んだ場合には、売主は自己の費用で修理を加えるか、或は解約することができ、本として売主に解除権を与えるが、本契約書では、買主が本項の但書に於て与えられた解除権を行使しないならば、売主としては飽くまで本船の修理を行わなければならない。この点ブライアム書式が第四条に於て買主に、第五条に於て売主に、夫々解除権を与えていることは、市況上昇の場合等を勘案すれば極めて合理的で、衡平の立場から興味ある問題である。或は外国の保険がわが国の修繕費保険と異りフランチャイズを設けているためではなからうか、等の意見もあつたが、結局この様な解除権を売主に与えることは行き過ぎであつて、契約として穩当でないといふことに着意した（註二）。

尚引渡遅延の際の延滞料については後出第十二条の契約違反条項に照らして処理することとした。

(註一) **Priam term: 4. THE VENDORS SHALL DELIVER**

THE STEAMER to the PURCHASERS in.....not later than..... In the event of the VENDORS failing to deliver the steamer within the time herein specified, the PURCHASERS shall have the option of maintaining or cancelling this Agreement, but any delay caused by force majeure (not exceeding 5 weeks) and or any delay caused by repairs in order to pass inspection by.....Surveyor at port of delivery, under Clause 5 of this Agreement, to be accepted by the PURCHASERS without any claim.

Priam term: 10. ANY DETENTION OF THE STEAMER IN..... Harbour whilst awaiting drydock for the inspection of Bottom to be at the VENDORS' risk and expense but the PURCHASERS are not to have the option of cancelling this Agreement on account of such detention.

(註二) **Priam term: 5. FOR THE INSPECTION by.....Surveyor of Steamers' Bottom, the VENDORS agree to place the steamer in drydock at..... In the event of the Bottom being found broken or damaged, and PURCHASERS decline to accept the steamer in such state, it shall be repaired and put in good and seaworthy condition to the satisfaction of the Surveyor above named at the VENDORS' expense, or VENDORS have the option of cancelling this Agreement and return Money deposited.**

第七条 【引渡不能】本船が引渡前に滅失若しくは破壊のため又は不可抗力に於いて本契約の目的を達成するに及ばざるときは本契約は無償解除されるものとする

旧第九条（相互免責）本船が受渡前に天災其他不可抗力によつて滅失又は毀損し受渡不能となつたときは本契約は無償で解除せられる

旧第九条の趣旨をとり入れ、見出し並びに条文を修正したものである。

旧第九条は契約の無償解除を規定した条項であるから、引渡遅延による無償解除を規定した新第六条と共に整理して、一つの条項に纏めては如何との提案があつたが、第六条は売主の履行遅延に基づく買主の無償解除権等を規定するものに対し、本条は契約の履行不能による契約の解除を規定する趣旨と考えられるから、その性格は異なるのではなからうかとの意見があり、従来通り別条とすることにしたが、条項の配列を考慮して第七条と改め、右の第六条と並記したものである。

見出しについては旧第九条に謂う「相互免責」が本条の趣旨とかけ離れているため、「引渡不能」と改め、第六条の見出し「引渡遅延」と関連せしめることにした。

条文については旧第九条の文言に関し先づ受渡不能の原因を物理的事由のみに限定せず、ブライアム書式第十四条の如く、官憲の抑留等の人為的不可抗力による場合をも列挙する方が明確になりはしないか、との提案が出た（註一）。これに対し、例えばスライキの如く果して不可抗力であるか否か認定し難い場合が予想され、結局は仲裁人の判定に委ねられることになるわけであるから、悪用

を防ぐ意味からも、人為的不可抗力に關する文言を明示することは好ましくない、との意見があつた。また「滅失又は毀損し受渡不能」との字句につき、「滅失」した場合「受渡不能」となることは殆んど疑問の余地はないが、「毀損」の語は悪用される虞がありはしないか（註2）。同時に船長の重過失によつて本船を滅失又は毀損せしめた場合、直ちに契約解除とすることは、第十四条（後出）に於て「本契約に記載のない事項は總て日本国の法令及び慣習に従う」としてゐるため、現行法令との關係からみて差支えないか、との二点につき動議が出された。

よつて前記人為的不可抗力に關する場合の問題と共に検討の結果、「船長の重過失の場合云々」ということは、法律的にみて非常に難かしい問題である。而してこの場合海商法の規定を考へることは、同法が一般に海上運送を対象としている点よりみて妥当であると思へない。従つて民法を考へることになるが、元來船舶は莫大な資産であり、しかもそれに高価な貨物を積んで運航させることになるわけであるから、船主としても船長始め乗組員には信頼の出来る人物を乗せている筈であり、その選任監督には十分の注意を払うのが例であるので、船長の過失を以て直ちに売主に責任を負わしめることは困難なように思う。また民法の規定をその儘適用することは海運の特殊性からみて無理があり、果して重過失であつたか否かについても適確な判断を下すことは極めて困難であると予想されるから、短い条文に於て如何様に規定してもその趣旨を充分に表示することは不可能であらう」との發言もあり、結局船長の

重過失によつて本船が滅失或は毀損した場合、船主に於て船長の選任監督につき相當の注意を払つておれば、直ちに売主の解除権を消滅するものとはせず、個々の事實關係に基いて判断するとすることに決定、条文を修正するに於てした。

改訂条文については字句の平易化と集会所制定の他の書式との用語統一のため、「毀損」の語を「破損」と改め、「滅失」若しくは「破損」の原因については、売主の故意過失の許されぬことは勿論であるが、航海過失に基く場合等その原因を必ずしも不可抗力のみに限定しない、との趣旨を明示するため「滅失若しくは破損のため又は不可抗力によつて云云」と修正した。「不可抗力」との語に代えて「その他売主の責に帰せざる事由」との文言を使用しては如何との提案があつたが、前記の如く船長の重過失による場合には疑義の生ずる虞れが多分にあり、ここに謂う「不可抗力」とは単に絶対的不可抗力のみならず、売主の責に帰せざる事由をも広く含む趣旨であるから却つて紛らわしいとの意見があり、採用をみなかつた。

尚「本契約の目的を達成することができな」と認め「る者は当事者であり、最終的には仲裁人となるわけであるが、相対的修繕不能に關する商法第七百八条の規定等は、この場合の参考になると思ふ」との發言もあつた（註3）。

(註1) **Priam term: 14. SHOULD THE STEAMER BE LOST OR WRECKED before delivery or not be able to be delivered through outbreak of war, political reasons, or restraints of Governments, Piracies or People, Strike, or any event out of human control, this con-**

tract shall be null and void and the deposit shall be returned in full to the PURCHASERS.

(註2) 委員会に於ては当時「毀損」とは受渡港に到達し得ないような損傷を意味することとし、その判定については個々の事實關係に基いて決せられるべきであつて、例えば坐礁して救助出来なない場合は「受渡不能」となり、坐礁しても救助出来る場合には「引渡遅延」（第六条）によつて処理し得ると解していた。

(註3) 商法第七一八条 左ノ場合ニ於テハ船舶ハ修繕スルコト能ハサルニ至リタルモノト看做ス

一 船舶力其現在地ニ於テ修繕ヲ受クルコト能ハス且其修繕ヲ為スヘキ地ニ到ルコト能ハサルトキ

二 修繕費力船舶ノ価額ノ四分ノ三ニ超ユルトキ

前項第二号ノ価額ハ船舶力航海中毀損シタル場合ニ於テハ其ノ発航ノ時ニ於ケル価額トシ其他ノ場合ニ於テハ其毀損前ニ有セシ価額トス

第八条 【保証金の返還】前二条の規定

により本契約が無償解除された場合売主は第三案第二項の規定によつて預託された保証金を還滿なく買主に返還しななければならない

今回の改訂に當り、新たに設けられた条項である。即ち第六条（引渡遅延）及び第七條（引渡不能）の規定によつて本契約が無償解除された場合、所謂原状回復義務を巡つて、保証金の帰趨に關する疑義を妨ぐため、本条を新設して、斯かる場合売主は預託された保証金のみを買主に返還すればよいとした（註）。

式の条文中には、本契約書第六條（引渡遅延）の場合の如く「誰々は本契約を無償解除することができる」との文言や、或は本契約書第七條（引渡不能）の場合の如く「……ときは本契約は無償解除されるものとする」との文言が屢々見受けられる。

今回の委員会に於ても、右の「無償解除」との意味に關する質問が出たわけであるが、諸先輩の言を綜合して考へるに、茲に謂う「無償」との意義は、所謂原状回復義務の存否、及び解除の効力が遡及するか否かを表示したものの如くである。契約の解除に關する一般原則については、民法第五四〇条以下の規定があり、第五四五条は解除の效果につき次の如く定めてゐる。

民法第五四五条 当事者ノ一方力其解除權ヲ行使シタルトキハ各当事者ハ其相手方ノ原状ニ復セシムル義務ヲ負フ但第三者ノ權利ヲ害スルコトヲ得ス

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

解除權ノ行使ハ損害賠償ノ請求ヲ妨ケス

従つて契約の解除があればその効力は契約の当初に遡及し、各当事者は其相手方に対し夫々原状回復義務を負うこととなる。

他方民法に於ては賃貸借、雇傭、委任及び組合の場合には特別を設け、その性質上右の一般原則に対する排除を認めてゐる。

民法第六二〇条 賃貸借ヲ解除シタル場合ニ於テハ其解除ハ將來ニ向テノミ其効力ヲ生ス当事者ノ一方ニ過

失アリタルトキハ之ニ対スル損害賠償ノ請求ヲ妨ケス

第六三〇条 第六百二十条ノ規定ハ雇傭ニ之ヲ準用ス

第六五二条 第六百二十条ノ規定ハ委任ニ之ヲ準用ス

第六八四条 第六百二十条ノ規定ハ組合契約ニ之ヲ準用ス

右の特則は一般に解約告知、或は解約の申入等と呼ばれるものであつて、この場合には解除の効力は既往に遡及せず、従つて原状回復義務も存しない。然し乍らこれらの特則はその適用が限られてゐるため、本契約書を始め他の書式の場合に於ては、民法第五百四十五條に掲げる規定（殊に本條に於てはその第二項の規定）の適用を排除するため、古くから斯かる表現が使用されてゐるのであると思ふ。

第九條

【権利證書の承継】買主は本船の引渡と同時に第三条記載の一切の書類を売主より承継するものとする、この場合、売主は本船に対する第三者の先取特権、抵当権並びに債務関係がないこと等凡そ買主の利益を害するような瑕疵のないことを保証する

旧第七条（権利證書の継承）本船受渡しと同時に買主は売主より第三条記載の一切の書類を継承するものとす。但しその際、売主は本船に対する第三者の先取特権、抵当権並びに債務関係がないこと等凡そ買主の利益を害するような瑕疵のないことを保証する

旧第七条に相当する条項で、若干字句の修正を施した。

見出しの「権利證書」との語は何を意味するか明確でない、との意見もあつたが、条文によれば第三条との関係から、本船の移転登記をなすに必要な一切の書類を意味することが明瞭であるから、従来通りで差支えないとした。但し「継承」との語は法律用語としての統一を図るため「承継」と改めた（註1）。

条文については「買主は」との字句を冒頭に移して文言の体裁を整へ、他の条文の場合と同様「本船受渡」との語を「本船の引渡」と改めた。「承継」を「売主より承継するものとする」と改めたこととは見出しの場合と同じ理由によるものである。但書は本條に於て極めて重要な意味を有するので、「この場合云々」との用語を用いて本文後段とし、本條全体の趣旨を明確化することとした。而して右後段の「先取特権」には船員の先取特権が考えられるので（註2）、此の場合を考慮して「第三者」の中には本船乗組員をも含むものとした。尚「瑕疵」との語は物理的欠陥を意味する嫌がある、との発言があつたが、他の条項との関連から、本條に於ては債権債務関係を意味することが明瞭である、との理由で採り上げられなかつた。

（註1）法律用語として「継承」との語は皇位の継承の場合に用い、一般に権利又は義務を承継する場合には「承継」との語が用いられてゐる。憲法第二条、民法第一二〇条、一四八条、民事訴訟法第七四條等を参照。

（註2）商法第八四二条 左ニ掲ケタル債権ヲ有スル者ハ船舶、其属具及ヒ未タ受取ラサル運送貨ノ上ニ先取特権ヲ有ス

一乃至六（略）

七 雇傭契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権 八乃至九（略）

第十條 【登記登録】本船の所有権移転に必要な登記登録の費用は総て買主の負担とする、但し売主は登記登録の完了迄買主に協力するものとする

旧第八條（登記登録）本船の所有権移転に必要な登記登録の費用は凡て買主の負担とする。但し売主は右登記登録の完了迄買主に協力しなければならぬ

旧第八條に相当する条項で、見出しも従来通りとした。ただ本文中の「凡て」を「総て」と修正、また但書末尾を「協力するものとする」と改め、書類上不備があつた場合等には、売主に於て誠意を以て整備してもらわねばならぬ、との趣旨を明確化することとした。

第十一條

【残存船用品】引渡の際本船に残存する燃料、飲水、食料品及び未開封の消耗品は売主買主双方協議の上引渡港に於ける時価を以て買主が買取るものとする

旧第十條（残存船用品）引渡の際本船に残存する燃料、飲水、食料品、未開封の消耗品は当事者協議の上受渡港に於ける時価を以て譲渡するものとする

旧第十條に相当する条項で、見出しは旧条項の見出しをその儘踏襲した。本文については「食料品」の次に「及び」との字句を挿入して条文の体裁を整へ、また「当事者」の語を「売主買主双方」と置き換へて、本契約当事者の意味を明示することとした。「受渡港」を「

引渡港」としたのは他の場合と同じ理由によるものである。旧条文の末尾は「譲渡するものとする」とあつたが、売買の実際からみれば残存船用品の陸揚げは自由とするが、これが予想外に多量るときは別として、一般に買主に買取り義務がある旨規定する方が実情に即するということに落着き「買主が買取るものとする」と改めた。

尚船主によつては賄を請負せている向もあるため、食料品を買主に買取らせることは支障が起きはしないか、との発言があつたが、陸揚げすることは却つて困難と思はれるので、右の発言については考慮しなかつた。

第十二條

【契約違反】本契約に違反したものは、違約金も手方に支払わなければならない

旧第十一條（契約違反）本契約に違反したときは違約者は違約者に対し違約金を手方に支払わなければならない

旧第十一條に相当する条項で、集会所制定の他の契約書の文言に同調せしめ平易化することとした。本條と第三条にて規定する「保証金」との関係につき、契約違反のあつた場合、右の「保証金」は本條に謂う「違約金」若しくは「因つて生じたる一切の損害金」の一部と看做すべきものか否かとの質問が出たが、前記（第三条説明註2参照）の如く保証金は契約履行に対する買主の誠意を表わす趣旨のものであつて予定損害金ではなく、違約金とは全く別

箇のものである。ただ買主側に契約違反のあつたときは違約金の一部に充当することができるにすぎない、と解すべきであるということになつた。

尚売主側に契約違反のあつた場合問題となる「保証金」の利息についても、本条によつて処理することとした。

第十三条 【特約】

本契約に関する特約条項記入欄である。他の集会所書式の如く、記入を要する条項を第一条に纏め本条も第一条の次に移しては如何との提言もあつたが、前記基本方針に従い従来通りの体裁を使用することとした（註）。

（註）本契約書式には、集会所制定木造船売買契約書にみられるような、本船乗組員の去就に関する条項がないので、この点に関する特約や、本船に係る公租公課の負担に関する取り決め、仲介人手数料の問題等は一応念頭に置く必要があるのではないかと思う。

第十四条 【記載外事項】本契約に記載のない事項は総て日本国の法令及び慣習に従う

旧十三条（規定外事項）本契約に定めのない事項については総て日本法令並に商習慣によるものとする。

旧第十三条の見出し及び本文を、他の集会所制定書式に同調させるため、夫々修正を施したものである。

第十五条 【仲裁】本契約に関して当事者間に争を生じたときは双方は社団法人日本海運集会所に仲裁判断を依頼しその選定に係る仲裁人の裁定を最終のものとしてこれに従う

21 前項の仲裁判断の依頼は当事者の

一方より単独にこれを行うことができる

31 仲裁人の選定其の他仲裁手続に関する一切の事項は社団法人日本海運集会所の定める所による

41 本条に関する訴訟の管轄は神戸地方裁判所とする

旧第十四条の見出し及び条文をその儘新第十五条とし、他の条項と同じく新たに算用数字を以て各項毎の標示を示したものである。

「結語及び署名欄」
右契約を証するため本書一通を作り各自記名調印の上互に通を保有する

昭和 年 月 日 に於て

売主
買主
仲介人

他の集会所制定書式の文言と統一せしめるため、結語中の文字を一部改め、また契約書締結地記入欄を新たに設けたほかは、総て旧書式の体裁を踏襲した。

「附記」本稿を纏めるに当つては委員並びに関係各位より一方ならぬ御助言を戴いた。殊に本件分科会の出井委員長には態々推敲の勞を辱けなくした。茲に記して深甚の謝意を表する次第である。

尚印刷活字の都合とはいへ途中より甚だ読み辛い不体裁なものとなり、御迷惑をおかけしたことを御詫びします。