

# 英文船舶売買契約書について

谷 本 裕 範

は し が き すでに本誌4月号において発表されたように、日本海運集会所書式制定委員会では、日本を中心とした中古船売買の増加の傾向に対処するため、英文による船舶売買契約書式を制定し、一部において、すでに本書式を使用して成約をみるに至っている。船舶の売買を実際に取りまとめるには、極く限られたブローカーあるいは商社においてなされているのが実情であるから、本書式を実際に使用する向は限られる。しかし、海外への中古船売却の動きは活発で、この種契約書式への関心は直接の関係者のみならず広く関係各方面で示めされるに至っている。そこで本書式についての私なりの考えを自己の責任においてとりまとめてみたが、考え足りない点や思わぬ誤を犯しているかもしれない、ご批判を賜われれば幸甚である。

## 本 書 式 の 構 成

海運各社の船腹の拡充整備が進むにつれ、中古船の外国への売却が顕著になりつつある。その売却先は東南アジア諸国に多いが、今後は東南アジア諸国のみならず、広く新興諸国への中古船の売却が増加することは否めないもので、これらの船舶売買契約を円滑に進め、この中古船売却の傾向を助長することを一つの狙いとしている。とはいえ、欧米先進国との船舶売買とこれら新興国向売却の契約内容が根本的に異なるといったものではないので、本書式は船舶売買につき欧米で培われた諸慣行に基づき制定されている“Priam Terms”と“Saleform”の二書式の中から適切と思われる規定をできるだけ採り入れながら地域的特殊事情を配慮したものとなっている。

本書式の各条文は基本的には売買の履行諸手続の順を追って配列されているが、とりわけ重要な事項とされる売買代金の支払いと当該船舶の引渡しとの二つについては、許される限り前半に集中し、残余の諸規定をこの後に履行手続順に配列している。

本書式の構成を整理すると下記のごとくなる。

1. 契約当事者、売買の目的物、契約締結時における目的物の位置、その状況（前文）。
2. 売買当事者国の輸出入許可の取付け（第1条）。
3. 売買価額（第2条）、その支払いの確保と支払い方法（第3、4各条）。
4. 引渡場所、引渡時期、引渡遅延（以上第5、7各条）、引渡不能（第8条）。
5. 検査（第6条）。
6. 危険と費用の負担関係（第9条）。
7. 未使用部品、予備品等の処分方法（第10条）、船用品その他の処分方法（第11条）。
8. 船名、煙標の変更（第12条）。
9. 契約不履行（第13条）。
10. 仲裁契約（第14条）。
11. 売買当事者署名欄、契約締結年月日。

## 逐 条 説 明

標題および Code Name.

Issued 16/12/1965

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

CODE NAME

NIPPONSALE

1965

MEMORANDUM OF AGREEMENT

標題は“Saleform”や“Priam terms”にならい“MEMORANDUM OF AGREEMENT”とされ、Code Nameは先に集会所が制定した英文航海備船契約書に“NIPPONVOY”とのCode Nameをつけたことと、本書式が集会所が制定した船舶売買書式であるとの意味から“NPPONSALE”とされている。

## 前 文

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between....., hereinafter called the Sellers, and...  
.....herinafter called the Buyers, that the Sellers shall sell, and the Buyers shall buy, the steamship/  
motor vessel.....of.....flag, of.....tons gross and.....net-register tons, about.....tons summer  
deadweight, built....., classed....., now trading/laid up at....., with everything belonging to her,  
on board and on shore, on the following terms and conditions :-

契約当事者、売買の目的物である船舶の明細およびその船舶の契約締結時における位置と状況について記載する。

船舶表示につきどの程度のことを記載すべきかということについては、契約を正式に締結する段階においては既に売主から買主に対し“Ship's particular”を出しているの、当該船舶であることを確認できる程度の事項の記載に留め、“Priam Terms”と“Saleform”その他わが国において作成された“private form”の幾つかにみられると同様に、汽船・モーター船の区別、船名、国籍、総噸数、夏期載貨重量噸数、建造年、船級を順次記載することとしている。記載事項は当該船舶であることの確認のためとはいえ、売主は記載内容に拘束されると解されるため、とくに重量噸数については紛議が生じ易いので、“about”としている（即ち、重量噸数につき燃料、缶水、飲料水等を除いた実際の載貨噸数とする向があるため）。また、船級については、当該船舶の引渡し時においても同一船級を保持する旨を伴わせて規定する必要があるようにも思われるが（集会所制定和文船舶売買契約書式にはその第2条〔本船の状態〕において当該船舶が引渡し時においても、契約締結時における資格および船級の保持を義務づけている）本書式第6条において当該船舶が無留保の船級を保持していることを引渡し時における条件としていることから、特にここでは船級保持を規定せず、契約締結時における当該船舶の船級を表示することで足りるのである。

次いで、契約締結時における当該船舶の状況を明らかにしておくことは買主が希望する事項であるので、その船舶が稼動中であるか、繋留中であるかを明らかにするため、ここにその就航水域、航路または繋船されているときはその場所を記載することとなる。

## 第 1 条

1. The sale of the vessel is subject to the Sellers obtaining the .....Government's Export Licence within.....days of their signing this Agreement, and subject to the Buyers obtaining the .....Government's Import Licence within.....days of their signing this Agreement.

In the event of the Licence from either of the Governments mentioned above being unobtainable within the stated period, or either of the Governments attaching such conditions to the sale as are unacceptable to the Sellers or Buyers, then this Agreement shall be null and void.

第1項では売買契約を履行するに当たり、まず売主が契約書に署名の後所定期間内に自国政府の輸出許可を取付け、次いで買主も契約書に署名の後所定期間内に自国政府の輸入許可を取付けねばならない旨を定めている。

第2項では第1項所定の期間内に売主買主の何れかが許可を取付け得ないとか、何れかの政府が売主か買主かによって受け入れられないような条件を付けてくるか、の場合にはこの契約は無効とされる旨を定めている。

実際問題として当事者が当該船舶の売買につき合意したところで、関係政府がその船舶の売買を許可しないことには、その売買契約は絶対的に不能である。それ故に当事者は売買契約条件につき話し合うに先立って、輸出許可何なり輸入許可何なりが取得しうるかどうかにつき目途をつけるのが普通であり、契約書の作成の段階においては、許可済みになっている場合が多いので、本条のごとき規定を必要とするか否かという意見がある。またわが国についてみる限り、輸出許可には売主は債権保全の途を十分に講じているかどうかを通産省では重視して、契約を有効とする条件は許可がとれたということよりも、買船代価につき信用状が開設されているとか、買主が“deposit”を払込んできたかどうかにあるともいわれ、この点からも本条が許可書の取付けを契約を有効とする条件として明規する必要があるのか否か問題なしとしない。

結局本条は、船舶の国際売買には関係政府の許可が必要であり、それがためには先ずもって売主は輸出許可を買主は輸入許可を取付けておくべき義務があるので、この旨を明らかにしたといえよう。なお、輸出許可の取付けが先か輸入許可の取付けが先か当事国によっては異なるが、本条の順序が普通であろう。

## 第 2 条

2. The Purchase Price of the vessel shall be.....  
当該船舶の売買価額を記載する。

売買価額の記載に伴い、その支払い通貨やその換算率を定めたり、さらには必要に応じ平価切下げやデノミネーションの場合の取扱い方まで取極めておく場合もあって、当事者においてこれら必要事項を自由に定めうるよう配慮されている。

## 第 3 条

3. As a security for the correct fulfilment of this Agreement, the Buyers shall pay a deposit of.....per cent of the Purchase Money to a bank nominated by the Sellers within.....days of their signing this Agreement, in the joint names of the Buyers and the Sellers, which deposit shall be released to the Sellers as a part of the Purchase Money on the presentation to the above-mentioned bank of the duplicate of the notice of readiness for delivery of the vessel.

本契約の履行を確保するため、買主は売買価額の何パーセントかを“deposit”として買主・売主双方の名義で売主の指定する銀行に本契約調印後所定の期間内に、預託すべき旨と、その“deposit”は売主が当該船舶の引渡準備完了通知書の写をその銀行に提示した時は、売買価額の一部として売主に支払われる旨を定めている。

契約の履行を確保する手段の一つとして（第4条の項で詳述する）普通一般に船舶売買において採られている“deposit”の制度を本条においても採り入れている。買主は“deposit”を預託することによって心理的にも契約の履行を強制されることとなり、売主としても当該船舶の売却のための諸準備手続を安心して行なうことができるので、契約の履行をかなり確実にし得ることと思われる。“deposit”の性格については、売買の一方の当事者に債務不履行があり、他方がそれによって蒙った損害について賠償を要求しても、外国の間では実際に補償せられるには種々の困難が伴うため、違約金あるいは損害賠償額の予定と考られなくてもいい。しかし、本書式ではその第13条〔契約不履行〕第1項において損害賠償の請求を妨げていないので、この考えは妥当ではないように思われる。やはり先に述べたごとく、契約履行を確保するための手段としての意味の強いもので、そして契約がその本旨に従って履行されたときは、売買代金の一部として充当せられるものといえよう。

主要な国際的船舶売買書式が“deposit”の預託方法につき規定するところをみると、“deposit”は買主が売主と共に双方の名義によって当該船舶の引渡しあるまで第三者に預託しておくとするものであって、例を“Priam Terms”にとれば預託先はロンドンの一銀行とされている。売主買主双方の名義で“deposit”を預託することはわが国では為替管理上非常に困難であるが(注)、理想としては好ましい方法であることと、本書式を国際的な水準におく意味からも共同名義において第三者に預託するとの原則がとられている。ただ預託先については、集会所和文船舶売買書式が売主としている（同第3条2項）こととの関連より、第三者とはいえ売主の指定する銀行（a bank nominated by the Sellers）となっている点が注目される。

この“deposit”は契約が約定通り履行せられると、売買代金の一部として売主に入金することとなるが、一般に売買代金の支払いは船舶の引渡しと同時にするのがごく普通の場合であり、妥当とされるだけに、この“deposit”も引渡し時に入金すべきではないかとする向もあろうが、引渡しよりはやや早目の引渡準備完了通知書（第7条1項）の写の預託銀行への提示の時となっている。これは売買代金の残額信用状開設分については後述するように、実際に現金として売主に入金するのは当該船舶の実際の引渡し以降となる公算が強いので、この間の諸事情を考慮したためである。

本条の運用に当って実際に問題となるのは“deposit”の預託時期であると思われるが、第1条にいう許可書取付け期間との関連を十分に考慮して決定する必要があるだろう。

またここに定めた“deposit”の預託期間中に買主が“deposit”を預託しない場合には、第1条において説明したように、わが国では輸出許可の取付けが事実上不可能となることすらあるので、本条に定めた期間内に“deposit”が預託せられるか否かが実質的に本契約を可能とするか不能とするかの条件となることも考えられる。このことは、第1条と本条の関連についてできるだけ現実のこの間の事情を規定に反映させるとともに、将来この間の諸手続の在り方

についての理想をかかげようとしたためとされている。

“deposit”の売買価額に占める割合は現在のところ10～15パーセントが普通とされている。

(注) 売主買主双方名義による“deposit”をわが国の銀行に預託する場合の実情を説明すると、わが国では為替管理上の問題から売主買主双方の名義で外貨をわが国の銀行に預託することは不可能である。そこで便法として買主が支払った“deposit”は非居住者である買主の自由円勘定によって特定の銀行に預託し、その銀行はその預金証書を保管することによって“Joint deposit”と同じような効果をもたらすことにしている。その取扱い並びに処分については、契約書の条項に従い本船の引渡しの準備完了通知書を銀行に提示すれば自動的に“deposit”は売主に“release”され、代金の一部に充当される旨および買主の契約不履行があった場合には買主の承諾がなくとも売主が一方的に引出しうる旨を、銀行を含めた三者間で十分協約しておく方法がとられている。

#### 第 4 条

4. The Buyers shall establish an Irrevocable Letter of Credit issued by.....,and confirmed by another bank approved by the Sellers, within.....days of their signing this Agreement, in terms acceptable to the Sellers, not to expire on or before ..... for the amount of the balance of the Purchase Money, in favour of.....,which shall be paid to the Sellers against the undermentioned documents and delivery of the vessel.

- (1) Bill of Sale, duly attested by a Notary Public, specifying from free all debts, encumbrances and maritime liens.
- (2) .....Government's Export Licence of the vessel.
- (3) Commercial Invoices stating the Number of the Import Licence.
- (4) Letter from the Sellers undertaking to supply a Deletion Certificate from the ..... Registry promptly after the vessel be delivered to the Buyers.

本条は、売買価額より“deposit”相当額を差し引いた残額(第3条参照のこと)につき買主が売主の認める銀行の確認(confirm)ある取消不能信用状を本契約調印後所定期間内に開設すべき旨と、その信用状に基づき振り出された為替手形買取りの条件となる書類を定めている。なお、本条記載欄には順次発行銀行、日数、信用状の有効期限(Expiry date)、受益者(Beneficiary)を記入する。

売買代金の支払確保の手段として取消不能確認信用状(Irrevocable and Confirmed Letter of Credit)を買主に開設させることについては、最近広く行なわれているようなので、本書式もそれにならっている。ただ、信用状を開設する手順から推して発行銀行(Issuing Bank)が普通には買主の取引銀行とされ、買主自身で決めるものであるだけに、開設された信用状をさらに確認する確認銀行(Confirming Bank)についてまで買主の一存で決められるには、発行銀行の如何によっては売主側に不安もなくはないので、確認銀行は売主の承認する発行銀行以外の銀行(another bank approved by the Sellers)としてい点が注目される。

ところで前条によって“deposit”は売買代金の一部に充当される旨規定されているので、信用状は売買代金より“deposit”相当額を控除した残額について開設されることとなる。そして本書式に規定する引渡しまでの諸手続の時間的経過につれ、当該船舶の引渡準備が完了するまでに進捗すると、売主は信用状に基づき為替手形を振出して信用状が要求する書類とともに買取銀行(Negotiating Bank)にその手形の買取りを求めることとなる。ところでその信用状の条件とする書類は条文の(1)から(4)までのものについては記載通り一応問題はないにしても、本条4行目以下に“..... against the undermentioned documents and delivery of the vessel”とあるところから(1)から(4)までの書類の外に当該船舶の引渡しに関連する何んらかの書類を必要とすることとなり、予め信用状にはその点当事者間において、あるいは銀行も交じえた関係者が話し合いの上定めておく必要が生じることとなる。とにかく文言通りでは事実上何をいうのか明瞭ではない。しかし、かかる規定の存在によって当該船舶の引渡し準備すらしめない時点で代金だけが売主に入金するようなことは生じず、売主買主双方の立場はかなり衡平に扱われ支払いと引渡しは大体同時になされることになろう。ところが、当該船舶の引渡しを買主によって故意に引延ばせられるような時には、信用状の有効期限との関連から売主が不利な立場に追い込まれることもありうる。この点を考えてか実情をみても、本条の(1)から(4)までは大方において決めていることであるが、この「引渡し」に代わる書類としては区々であって、“delivery order”とするものもあれば、“delivery certificate”とするもの、さらにはその契約の諸事情からより適切な書類も考えられ、そこはケース・バイ・ケースで当事者の決定にまかせるのが実情である。

次に信用状がそれに基づき振り出された為替手形買取りに要するとする五つの書類のうち明記されている四書類につき順次説明する。

- (1) “Bill of Sale” (売買証書)

ここにいう“Bill of Sale”は所有権を売主から買主に絶対的に移転するために作成される証書であり、この証書があつてはじめて買主は当該船舶をして、自国または自己の希望する国の国籍を取得せしめようとするのが一般原則である。そしてここにいう“Bill of Sale”には売主が売主所有の売買の目的物たる船舶を抵当権、先取特権その他担保付の債務のない状態で買主に引渡した旨をうたうもので譲渡抵当のために所有権を移転するための“Bill of Sale”と区別する意味で“absolute bill of sale”とも呼ばれるものである。にも拘らず“absolute”なる語を用いていないのは、ここにいう“bill of sale”の内容が説明的に記述されているためである。

(2) Export Licence.

売主の政府が発給した当該船舶の輸出許可書をいう。

(3) Commercial Invoice.

売主から買主に宛てて当該船舶とその売買価額の明細を通知するものであるが、その記載事項の一つに輸入許可書の番号の記載を要求している。

(4) Deletion Certificate 取付け約束書

船舶の国籍を離脱させるためには、わが国では外国の買主に当該船舶を実際に引渡すことが必要とされるので、引渡しまでは（為替手形の買取時には）“Deletion Certificate”（国籍離脱証書）を取付けえないためこの種約束書が必要となる。

## 第 5 条

5. The Sellers shall deliver the vessel to the Buyers free from average and with clean swept holds at/in.....not later than.....

In the event of the Sellers failing to deliver the vessel within the time specified above, the Buyers shall have the option of maintaining or cancelling this Agreement, but any delay not exceeding .....days caused by force majeure and/or caused by repairs in order to pass the inspection under clause 6 of this Agreement to be accepted by the Buyers.

第1項では、売主は本船を損傷なくそして艙内クリーンの状態で、所定の場所で、所定期限までに買主に引渡すべき旨を定めている。第2項では売主が第1項の所定期限までに当該船舶を引渡せなかったときは、買主は本契約を解除するか否かの選択権を有することとするが、但し不可抗力によるか第6条の検査に合格するための修繕による遅延でそれについての所定の期間を越えないものについては、買主が承諾すべき旨を定めている。

本条の狙いとするところは、本船の実際の引渡し場所、引渡し期限、引渡し期限までに売主が引渡し得ない場合の買主のとりうる措置について定めることにある。

しかし、本条から以下第6条、第7条にある規定は、船舶売買における引渡しをめぐる独特の慣行を示めている興味ある箇所であつて、法文で規定されている商事動産売買における目的物検査及び通知義務、すなわち商取引の迅速結了の要請から、買主はまず目的物を受取り契約に適合するものであるかについて遅滞なく検査をなし、その検査に合格してはじめてそれを売買契約の目的物として受領し、もし検査の結果目的物に瑕疵が発見された場合には、その発見後直ちに売主に通知するものでなければ、売主に対し瑕疵担保責任を追及しえない（商法第526条1項）とする考え方はとられていない。ここでは買主が目的物を受取ってそれから検査し受領するという二つの段階はなく、ここでの引渡しは買主からは受領することになるのであつて、この概念をもつてはじめて本条が理解されることとなる。

本条第1項は、具体的な引渡時期については第7条に定めるところにゆずれながら、引渡場所と引渡期限を明定することにしているのである。そして、第2項において第1項にいう期限までに売主が本船を引渡さないときは、買主は当該契約を解除するか否かについてオプションを持つこととしている。しかし、その遅滞が不可抗力事由による場合は相当期間の遅延を許容すべく、また検査による遅延もこれと同一に扱うこととし、当事者において予め許容期間を定めることとしている。ここでは期限を過ぎることによって売主は履行遅滞に陥る（民法第412条1項）のであるから、買主は損害賠償の請求（民法第415条、同第416条）と契約の解除（民法第541条）ができるとする原則にまかせず、相当期間の遅延を許容しようとするのであつて、この裏には船舶売買の実情として売買契約書の作成時点においては既に買主は何んらかの方法によって本船の外見上の検査を終え、買船の意向を固めているだけに、できるだけ契約成就の方向に持っていこうとの配慮が認められる。

なお、本条にいう売主の履行遅滞があつた場合については、第13条2項との関連を注意したい。第13条2項は本船の引渡しについて売主に懈怠があるときは、買主の損害の賠償と期待利益の喪失につき売主は買主に弁償すべき旨を原則としながらも、本条にいう不可抗力事由および検査に合格させるための修繕による遅滞にはこの原則は適用せられないのであつて、不可抗力事由については妥当としても、修繕による遅滞も含ましめるのは検査の結果予想外の修

理を要する場合もある上、それがドック事情に影響され工事が思うままに進捗せしめ得ない場合のあることを考えての措置と思われる。

その他、本条文言中の“free from average”を要求することについては、一見第6条が当該船舶の水線下部表面の検査のみを規定しているとみると矛盾するが、第6条は無留保の船級保持を要求しているのであるから、船級保持に影響する程の損傷は水線上部にも許されないこととなるので、矛盾しないと云えよう。このようにみると、“free from average”との規定が必要のないものにみえるが、実際に商業目的で船舶を売買するときは、堪航性の保持を要求するのが一般であって、集会所和文船舶売買書式や“Priam Terms”がそれぞれ第2条、第1条でこの点を明定していることを考えれば、本文言の挿入はあながち無意味とはなるまい。

また、当該船舶の引渡し場所についてはできるだけ狭い範囲に定められるのが好ましいのでその点を配慮している点が注目される。

## 第 6 条

6. For the inspection of bottom and other underwater part or parts, the Sellers shall place the vessel in drydock at the above-mentioned port or near thereto prior to delivery.

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

While the vessel is in drydock and if required by the Buyers or the Classification Society's surveyor the tail-end shaft shall be drawn and should the same be condemned or found defective so as to affect the vessel's clean certificate of class, it shall be renewed or made good at the Sellers' expense to the Classification Society's satisfaction so as to retain vessel's class without qualification. The cost of drawing and replacing the tail-end shaft shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires the tail-end shaft to be renewed or made good.

The expense of putting the vessel in and taking her out of drydock and the drydock dues shall be paid by the Buyers unless the rudder, propeller, bottom, other underwater part or parts or tail-end shaft be found broken, damaged or defective as aforesaid, in which event the Sellers shall pay these expenses.

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

第1項では売主は検査のため本船を引渡港またはその近くのドックに入渠せしめなければならない旨を定めている。第2項では本船の舵、推進器、船底その他水線下部に無留保の船級証明書に影響する程の瑕疵が発見された時は無条件の船級を保持するため、船級協会が満足するまで売主の費用で修復すべき旨を定めている。第3項では当該船舶の入渠中に買主または船級協会の検査官により、船尾軸(tail-end shaft)の引抜きが要求があった場合、瑕疵があれば、無留保の船級を保持するために船級協会が満足するまで売主の費用で修復すべき旨を定めている。なお、その船尾軸の引抜き再取付けの費用については、船級協会が修復を要求する場合を除き、買主が負担する旨を定めた。第4項では本船の入渠出渠に関する費用並びに乾船渠料は原則として買主が負担するが、舵、推進器、船底その他水線下部に瑕疵ある場合は売主が負担する旨を定めた。第5項では、売主は自己の費用で当該船舶を入渠せしめ、そして引渡地へ向かわせる旨を定めている。

本条は当該船舶の船底並びに水線下部(bottom or other underwater part or parts)についての検査に関する規定であり、そしてその検査の実施時期については、前条との関連からも本船の引渡し期限に間に合うよう引渡しに先立って(prior to delivery)なされねばならないのでその旨を第1項でうたっている。

その他本条の内容については“*The Institute of Chartered Shipbrokers*”が承認する“*Institute Drydocking Clause*”のそれとほとんど同じである。これは“*Institute Drydocking Clause*”の内容が世界的に船舶売買関係業者の間において熟知されるに至り、わが国を中心とする船舶売買のprivate formにもこの条項がよく使われ、“*Saleform*”の検査条項(同第6条)もほとんどこれによっている等の事実から、この条項が事情に最も合致していると考えられる。

本検査は、一般の商品売買のごとく買主が目的物を受取った上で行なうというのではなく、本船の船級協会の検査人が売主の依頼によって買主売主双方の何れにも偏することなく、中立的立場においてなすものであって、非常に注目される場所である。それだけに検査を当事者の主観的判断にまかせず権威ある当該船舶の船級協会が無留保の船級証明書をちゅうちよすることなく発給しうる状態にあるか否かにかからせている点、一応衡平な措置と考えてよい

であろう。

## 第 7 条

7. When the vessel has been approved by the surveyor on the inspection stipulated in the preceding clause, the vessel shall be deemed ready for delivery and thereupon the Sellers shall tender to the Buyers a notice of readiness for delivery.

The Buyers shall take over the vessel within.....days (Sundays and holidays excepted) from the day of the receipt of such notice.

In the event of the Buyers not taking delivery of the vessel within the above-mentioned time, the Buyers shall pay to the Sellers the sum of.....per day as demurrage, but such detention shall not exceed.....days.

第1項では本船が前条の検査に合格したならば、引渡準備が完了したものとみなし、売主は引渡期間を確定するため買主に対し、当該船舶の引渡準備が完了した旨の通知を発することとしている。第2項では買主が本船を受取るべき期間を定めるようにしている。第3項では買主が前項の期間内に本船を受取らない場合には、遅延賠償金として、“demurrage”を買主が売主に支払う旨を定めている。

当該船舶の売買を履行するため、売主および買主は本書式の規定によりそれぞれが要求される諸手続を時間的経過につれ行っていくわけであるが、当該船舶が前条にいう検査に合格するとすれば、いよいよ引渡しとなる。

第5条は引渡しの期限を定めたものであって、具体的に何日を引渡し期日とするかについては、引渡しに至るまでの諸準備、諸手続進展の遅速によって予め定め得ないので、最後の手続となる検査が終了し本船が検査に合格したときに売主をして買主に対し引渡準備完了の通知を出さしめることによって確定しようとする趣旨である。そして買主は引渡準備完了の通知を受取った日を含めここに定めた期間内に、但し日曜日祭日を除き、当該船舶を受領すべきものとされる。ここで買主の本船受領の義務であるが、一般には売買契約において売主から提供された目的物を買主が受取らねばならないかについては、民法上何も規定はなく、信義則の問題とされるようであるが、ここにおいて一擧に受領すべきとするのは、本書式においてはもともと当該船舶の受領を目的とした検査をなし、その検査も契約にいう目的物の条件に必ず適合せしめるとすることを当事者が予め承知の上行なうものである点を考えると、衡平の観念からも妥当な規定といえよう。

何れにせよ、このように規定しても、買主が本条にいう実際の引渡期間内に当該船舶を受領しないと受領遅滞が生ずることとなるが、この点船舶を受領する買主にとっても、当該船舶引取りのための派遣船員の到着が予測外の事態より遅れることもあり、その他船舶売買特有の事情を勘案して、“Priam Terms”第14条にならって買主は売主に遅延賠償金の支払いをもって受領の猶予を所定期間内に限り認められることとしている。

そこで問題はこの所定の猶予期間を過ぎてもなお買主が受領しない場合であるが、第13条1項によって“deposit”は売主に没収されることは明らかとして、先に述べた“deposit”の性格より売主は買主に対し損害賠償の請求（民法第415条、第416条）をなしうることとなろう。

## 第 8 条

8. Should the vessel be lost or wrecked before delivery or be not able to be delivered through outbreak of war, political reasons, restraint of Government, Prince or People, or any other cause which either party hereto cannot prevent, this Agreement shall be null and void, and the deposit shall be returned in full to the Buyers.

本船が引渡前に沈没するか、または全損に近い状態になるか、または不可抗力事由により引渡し得なくなった場合には、本契約は失効し、第3条所定の“deposit”は全額買主に返還される旨を定めている。

本条は不可抗力事由による本船の引渡し不能の事態に対処する規定である。本条の適用に当たっては、当該船舶が引渡前に沈没するか全損に近い状態にあるときは問題ないと思われるが、その他不可抗力による引渡し不能については、条文からは何時の時点における不能をいふのか必ずしも明瞭ではなく、問題があるように思われる。この点本条が不可抗力によってどうしても契約の履行ができない場合に対するものとして設置された趣旨から考えれば、例えば契約締結後直ちに戦争が起ったからといって、本条が問題なく適用できるというように解することは妥当ではなからう。本条の適用は第7条に定めた引渡し期日において、戦争の勃発その他不可抗力事由によって引渡しが不可能となった時にみられるとするのがむしろ妥当ではなからうか。もち論引渡しの期日を待つまでもなく、引渡しが不可抗力事由により不可能なことが明らかとなったときは、本条により当然に契約が失効することには問題はない。

なお「不可抗力により」とする表現については実務面では、何が不可抗力であり売主の責に帰しえない事由なのか  
が問題となるが“Priam Terms”第15条同様表現上典型的な事由の幾つかを列挙する主義をとっている。そして  
契約が不可抗力事由によって失効するので、“deposit”は全額買主に返還される旨規定するのであり、この場合買主  
に当該船舶の引渡不能に基づく損害があっても売主はその損害を賠償する責任はないとされよう。

#### 第 9 条

9. The vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, 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 the Sellers shall have no responsibility for any possible fault or deficiency of any description.

当該船舶とその一切の属具は、当該船舶が買主に引渡されるまでは、売主の危険と費用とし、本契約に従って引渡  
時における有姿のまま買主に引渡されるべく、その後売主は如何なる種類の欠陥または不足があってもそれにつき責  
を負わない旨を定めている。

一般に船舶は構造複雑にして大型なため、思わぬ欠陥とか不足不備が発生あるいは発見され、あるいは出捐に及ぶ  
ことがあり、かかる場合、船舶は代替のきくものでなく、しかも高価なものであるといった事情が関係して、種々の  
むづかしい問題を生ずることとなる。しかし、引渡し不能に関する第8条及び検査についての規定である第6条から  
は上述した場合についての売主なり買主なりの負担関係は出てこない。結局、本条ではかかる場合の本船に関する損  
失なり出捐（偶発的なものが多いであろう）の負担が船舶売買の実情を勘案して本船の実際の引渡しに相伴って売  
主から買主に移転するとしてもみられる。本条は“Saleform”第11条によっているが、外国の船舶売買契約書式に  
おいて広く採られているものである。なお、「有姿のまま」(as she is)については本船の外形上はもとより性能につ  
いてもいとうするのが一般のようである。

#### 第 10 条

10. The Buyers shall take over and pay the current market price at the port of delivery for remaining bunkers and unbroached stores. 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.

The Sellers shall prepare an inventory list for the Buyers at the time of delivery.

Payment under this clause shall be made prior to delivery of the vessel in the same currency as the Purchase Money.

第1項では買主は残存燃料、未開封の貯蔵品は引渡港における時価で、船級協会の要求を越える未使用の予備部品  
等は原則として原価で買取る旨を定めている。第2項では売主は、買主の要求があったときは本条にいう“extra  
payment”を要するものの“list”を提出できるように予め準備しておく旨を定めている。第3項では本条に関する支  
払いは当該船舶の引渡前に行なう旨定めている。

本条は“Saleform”第7条の前半をとっている。残存燃料、未開封の貯蔵品を引渡港における時価で買主が買取  
るということは、原則として問題はないが、この種のものの買取りのための支払いは、外国との間の売買においては支払  
い方法において特にめんどろな場合もあるため原則通りに買取られていない場合もあるというのが実情といえよう。

船級協会の要求を越える未使用の予備部品については、全ての船舶に当てはまる問題ではなく、当該文言によ  
って買主が買取義務を課せられて困ることもあろう。そこでこの点は本書式の使用に際し、当事者で協議の上不要な場合  
には削除するのが望ましい。

第2項にいう“inventory list”とは広狭二義があり、広義では大は主機から小は一部品に至るまでを記載したもの  
をいい、狭義では“stores list”をいうのであって、本条では“stores list”を意味している。広義の“inventory list”  
は買主が必要とする書類の一つではあるが、これは契約書作成の時点までに売主から買主に出されているものなので  
書式上には必ずしもうたう必要はないものと思われる。なお、本条に関する支払いはL/C開設金額中には含まれ  
ず、引渡しに先立ち売買代金と同一通貨で決済がなされるのが普通のものである。

#### 第 11 条

11. The Sellers have the right to take ashore crockery, plate, cutlery, linen and other articles bearing the Sellers' flag or name, provided they substitute for the same an adequate number of sim-



ilar unmarked items for officers and crew. Library, forms, etc., exclusively for use in the Sellers' vessels shall be taken ashore before the delivery.

売主は、売主の社旗または社名のついた陶磁器、食器、敷布その他の物品については乗組員のために社旗、社名のないこれらと同様の物品を適当数用意して、陸揚げすることができ、また、売主の船舶に専ら使用される図書、書式類は当該船舶引渡前に陸揚げされる旨を定めている。

本条は“Saleform”第7条後半によっているが妥当な内容とされよう。

## 第 12 条

12. The Buyers undertake to change the name of the vessel and alter funnel markings before trading the vessel under new ownership.

買主が本船を稼働させるに先立って船名並びに煙標を変更すべき旨を定めている。

本条は“Saleform”第12条によっている。

## 第 13 条

13. Should the Buyers fail to fulfil this Agreement, the deposit shall be forfeited to the Sellers.

If default should be made by the Sellers in the delivery of the vessel with everything belonging to her in the manner and within the time herein specified, the deposit shall at once be returned to the Buyers, and the Sellers shall, in addition, make due compensation for disappointment and loss caused by the nonfulfilment of this Agreement, 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 5 and/or clause 8 of this Agreement.

第1項では買主が本契約を履行しない場合には、“deposit”は売主に没収される旨を定めている。第2項では売主において当該船舶並びに一切の属具の引渡しについて不履行がある場合には、“deposit”は買主に返還されるほか、売主は契約の不履行による買主の期待利益の喪失および損失を賠償する旨を定めている。但し、その賠償は売主の不履行が第5条と第8条にいう原因による場合を除くこととしている。

本条は買主あるいは売主において契約を履行しなかった場合の処理規定である。

まず、買主が本契約を履行しない場合の態様としては当該船舶を受領しないと、受領を遅滞せしめるとか、信用状を開設してこないとか等が考えられ、この外にも“deposit”を預託するまでの時点における義務として当該船舶の輸入許可書を取付けることや、肝心の“deposit”の預託自体をなさないこと等も挙げられよう。本条第1項は“deposit”を主体に規定されているので、depositの預託をしなるとか、輸入許可書を取付けない場合が問題のように思われるが、少くとも“deposit”の支払いなくして契約上の諸手続を時間的経過につれ踏まれていくことは考えられないため実際はこれでよいと云えよう（第3条説明並びに同注参照）。

ところで“deposit”が売主に没収せられることによって、ともすれば契約不履行による損害が填補され得ずに終ることの心配がかなり弱められるが、すでに第3条で述べたように、この“deposit”を損害賠償の予定とは断定しえない(注)から、一般の法則に基づいて、売主は損害賠償の請求をなすことができるといえるであろう。

次いで、売主が本書式の定めに従い当該船舶の引渡しを履行しないと、遅滞するとかの場合には、“deposit”は直ちに買主に返還される旨を定めている。“depossit”の性格から当然の措置であろう。そして売主の不履行により買主が被った損害の妥当な額を売主は賠償すべきであり、その範囲には不履行に因る損失の外、期待利益の喪失も入る旨を明らかにしている。しかし、第5条にいう不可抗力事由あるいは第6条所定の検査に合格するための修繕の遅延による場合は、本条第2項は適用されないとするが、不可抗力事由については当然ながら、修繕については売主において相当の注意をなすことによって遅延を防ぎうるようであり、問題なしとしないが、修繕は第三者的要因たるドック事情に左右されること多く、一応妥当な措置といえよう。

本条は“Priam Terms”第17条を参考としている。

(注) 本条第1項では買主に不履行があった場合には“deposit”は売主に取得せられる旨のみを規定し、損害賠償に言及していないのに対し、本条第2項では“deposit”の返還に加え損害賠償についても規定しその範囲を定めていることを考えると、“deposit”は損害賠償の予定とみれるとする向も多い。実際にも売主は“deposit”に加え損害賠償をとることは船舶の外国との売買にあっては困難とするようである。

## 第 14 条

14. Any dispute arising from this Agreement shall be submitted to arbitration conducted by the Japan Shipping Exchange, Inc., in Tokyo under the provisions of the Maritime Arbitration Rules

---

⇒of the Japan Shipping Exchange, Inc., 1962, and the award given by the arbitrators appointed in accordance with the said Rules shall be final and binding.

本契約に基づく紛争は，集会所の仲裁規則に基づき集会所（東京）においてなされ，その仲裁規則により任命された仲裁人の下した裁定が最後で，当事者はそれに拘束される旨を定めている。

**結語および署名欄**

IN WITNESS WHEREOF We have hereunto set our hands to TWO COPIES of this Agreement of same tenor and date this.....day of.....One thousand nine hundred and.....

WITNESS TO THE SIGNATURE OF

WITNESS TO THE SIGNATURE OF

本契約を証するため本書二通を作成し，各自記名調印の上互に通を保有すべく旨をうたうと共に，契約締結年月日も併わせ記入することになっている。