

# “NIPPONSALE 1977”

## 1977年改訂英文船舶売買契約書

### 逐条英和对訳とその改訂内容

社団法人日本海運集会所書式制定委員会が昭和40年に制定した英文による船舶売買契約書はその制定直後におとずれたわが国の中古船の海外売船ブームにのることができ、そのコード・ネーム“NIPPONSALE”の名は急速に外国にも知れるようになった。

本書式が普及したについては、売買代価の支払条件として信用状の開設を規定していることが、東南アジアをはじめとする発展途上国向売船契約書として便利であったことが大きく影響したとされている。その後、特に最近に至って船舶の売却先も必ずしも東南アジアに限らないことより、代金の支払条件をより国際的に普遍化した電送送金方法をも考慮すべきだとの意見が寄せられ、同時に名実共に国際的な標準書式にしてはどうかとの要望もあってこれらが改訂の契機となったわけである。結局、書式制定委員会の下に英文船舶売買契約書式改訂審議小委員会が設置され審議に入ったわけである。同小委員会委員は次の通りである

(敬称省略、アルファベット順、◎印委員長、○印副委員長、( )内は指定代理人)。安島正武(大森生)：三井物産、◎遠藤隆馬(鈴木頼一)：川崎汽船、榎本正樹(青井敬幸)：丸紅、平山修二(昭和51年1月逝去)、(竹本幸夫)：兼松江商、○小林友次(竹内康夫)：大阪商船三井船舶、小林豊生：京北海運、松永栄人(井上昌)：伊藤

忠商事、三井田守(島村昭男)：山下新日本汽船、前任奥山徹・高畑幸三(前任大竹正夫・柏原満)：日商岩井、菅明典(森本一巳)：宝運 SHIPPING、助迫邦利(後藤欣旦)：ジャパンライン、前任月村金太郎・江原幸夫(白井真二)：日綿実業、内山拓郎(中川健也)：日本郵船、横堀昭典(大場栄)：昭和海運。

(なお、委員および代理人が複数となっているところは、任期中委員および代理人の転部あるいは退職により変更になったためである。)

此の程、書式制定委員会は小委員会の成案を了承し、本書式はコード・ネームを“NIPPONSALE 1977”とし一般の利用に供されることとなった。ここに改訂書式の英和对訳と書式制定委員会によって了承された改訂趣旨書(雑誌「海運」5月号掲載)にさらに審議内容を整理追加し、広く利用者の参考に供することとした。

英和对訳は事務局試訳としてのものであり、逐条説明は改訂審議を通じ事務局として資料の収集、審議結果の整理を担当した荒川太郎書式仲裁部係長の労によるものである。

ご意見、ご批判をお寄せ戴ければ幸甚です。

社団法人日本海運集会所

書式仲裁部長 谷本裕範

Issued 16 12 1965  
Amended 13 7 1971  
Amended 16 3 1977

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

Copyright.  
Published by  
The Japan Shipping  
Exchange, Inc

# MEMORANDUM OF AGREEMENT

Code Name : NIPPONSALE 1977

..... 19.....

1 IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between .....  
2 .....  
3 hereinafter called the Sellers, and .....  
4 .....  
5 hereinafter called the Buyers, that the Sellers shall sell, and the Buyers shall buy, the steamship/motor  
6 vessel ..... of ..... flag, of:  
7 ..... tons gross and ..... net register tons,  
8 about ..... tons summer dead-weight, built .....  
9 classed ..... hereinafter called the Classification Society, now  
10 trading/laid up at ..... with everything  
11 belonging to her, on board and on shore, on the following terms and conditions:

12 1. The sale of the vessel is subject to the Sellers obtaining the ..... Government's  
13 Export Licence within ..... days from the date of this Agreement, and subject  
14 to the Buyers obtaining the ..... Government's Import Licence within  
15 ..... days from the date of this Agreement.

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

19 2. The Purchase Price of the vessel shall be .....  
20 .....  
21 .....

22 3. As a security for the correct fulfilment of this Agreement, the Buyers shall pay in a deposit of  
23 ten (10) per cent of the Purchase Money to a bank nominated by the Sellers within .....  
24 days from the date of this Agreement, in the name(s) of the Sellers and/or the Buyers, interest, if any, to be  
25 for the Buyers' account, which deposit shall be placed at the disposal of the Sellers as a part of the Purchase  
26 Money on presentation to the above-mentioned bank of the duplicate of the notice of readiness for delivery  
27 of the vessel.

28 4. The Buyers shall pay the balance of the Purchase Money as follows:

29 *[Delete either of the following (a) or (b). If no deletion is made, (a) is to apply.]*

発行 16/12/1965  
改訂 13/ 7/1971  
改訂 16/ 3/1977

社団法人日本海運集会所書式制定委員会

## 船舶売買契約覚書

コードネーム：NIPPONSALE 1977

(事務局試訳)

版 権 社団法人日本海運 集会所 発行
---------------------------

本日、.....19.....  
....., 以下売主という, と....., 以下買主という,  
との間で.....国籍の汽/機船....., 総トン数.....トン,  
登簿純トン数.....トン, 夏季載貨重量トン数約.....トン, 建造.....,  
保有船級....., 以下船級協会という, 現在就航中/.....で係船:  
を船内及び陸上にある本船属具一切とともに以下の諸条件に基づき売主は売却し, 買主は購入すること  
を相互に合意した。

1. 本船の売買は, 売主が.....国政府の輸出認証を本覚書の日から.....日以内に取得すること, 及び買主が.....国政府の輸入認証を本覚書の日から.....日以内に取得することを条件とする。

上記のいずれかの政府からの認証が記載の期間内に取得できない場合には, あるいはいずれかの政府が, 売主あるいは買主に受け入れがたい条件を本売買に付した場合には, 本覚書は失効する。

2. 本船の売買価格は.....とする。
3. 本覚書の正しい履行の保証として, 買主は売買価額の10%の預託金を売主が指定する銀行に本覚書の日から.....日以内に売主, 及び/あるいは買主名義で払い込み, 利息があればそれは買主に帰するものとする。当該預託金は本船の引渡準備完了通知の写しを上記銀行に呈示することにより, 売買代金の1部として売主のものとなる。
4. 買主は次の方法により売買代金の残額を支払う。  
〔次の(a)あるいは(b)のいずれかを抹消する。抹消がなされない場合には, (a)が適用になる。〕

30 (a) The Buyers shall remit the balance of the Purchase Money by telegraphic transfer to a bank nomi-  
31 nated by the Sellers not later than ..... days prior to the expected date of  
32 delivery of the vessel, which balance shall be paid to the Sellers against the Protocol of Delivery and  
33 Acceptance of the vessel duly signed by both parties.

34 (b) The Buyers shall establish an Irrevocable Letter of Credit issued by .....  
35 ....., and confirmed by another bank approved by the Sellers, within  
36 ..... days from the date of this Agreement, in terms acceptable to the  
37 Sellers, not to expire on or before ....., for the balance of  
38 the Purchase Money, in favour of ....., which  
39 balance shall be paid to the Sellers against the Protocol of Delivery and Acceptance of the vessel  
40 duly signed by both parties.

41 5. At the time of delivery of the vessel, the Sellers shall furnish the Buyers with the following docu-  
42 ments:

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

49 6. The Sellers shall deliver to the Buyers the vessel free from outstanding recommendations and average  
50 damages affecting her present class at/in .....  
51 not before ....., but not later than  
52 .....

53 In the event of the Sellers failing to deliver the vessel within the period specified as above, the Buyers  
54 shall have the option of maintaining or cancelling this Agreement, but any delay not exceeding thirty (30)  
55 days caused by force majeure and/or caused by repairs in order to pass the inspection under clause 7 of this  
56 Agreement to be accepted by the Buyers.

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

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

62 While the vessel is in drydock and if required by the Buyers or the Classification Society's surveyor, the

- (a) 買主は売買代金の残額を電信送金により売主の指定する銀行に、本船の引渡予定日の.....日前までに送金する。当該金額は両当事者によって適正に署名された船舶受渡協定書と引換えに売主に支払われる。
- (b) 買主は売買代金の残額について.....を受益者とし、.....発行の売主の認める他銀行により確認された.....まであるいは以前まで有効の取消不可能信用状を売主に受け入れられる条件で本覚書の日から.....日以内に開設する。当該金額は両当事者によって適正に署名された船舶受渡協定書と引換えに売主に支払われる。

5. 本船の引渡時に、売主は次の証書類を買主に提供する。

- (1) 債務、抵当権及び海上先取特権の一切ないことを明記した、公証人により適正に証明された売買証書。
- (2) .....国政府の本船の輸出認証の写し。
- (3) 商業インボイス。
- (4) 本船が買主に引き渡された後、速やかに.....の国籍抹消証書を提供する旨の売主の保証状。

6. 売主は本船を未処理の指定事項のない状態で、かつ本船の現在の船級を損なう海難損傷のない状態で.....において、.....以前でなく.....より遅れることなく買主に引き渡す。

売主が上記記載の期間内に本船を引き渡さなかった場合には、買主は本覚書の維持あるいは解除のいずれかを選択する権利を有する。ただし、不可抗力により及び/あるいは本覚書第7条での検査に合格するための修理により生じた遅延で30日を超えないものは、買主において認容する。

7. 船底及びその他の水面下部の検査のために、売主は本船を引き渡す前に上記引渡港あるいはその最寄り港で乾ドックに入渠させる。

舵、プロペラ、船底あるいはその他の水面下部に本船の無故障の船級証書に影響する程の破損、損傷あるいは欠陥が発見された場合には、同箇所は売主の費用で本船の船級を無条件で維持するように船級協会の満足のいくまで修理される。

本船の乾ドック入渠中に、もし買主あるいは船級協会の検査官より要求があれば、船尾軸を抜き

63 tail-end shaft shall be drawn, and should the same be condemned or found defective so as to affect the  
64 vessel's clean certificate of class, it shall be renewed or made good at the Sellers' expense to the Classifica-  
65 tion Society's satisfaction so as to retain vessel's class without qualification. The cost of drawing and  
66 replacing the tail-end shaft shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires the tail-  
67 end shaft to be drawn, made good or renewed.

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

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

73 **8.** When the vessel has been approved by the Classification Society's surveyor on inspection stipulated  
74 in the preceding clause, the vessel shall be deemed ready for delivery and thereupon the Sellers shall tender  
75 to the Buyers a notice of readiness for delivery.

76 The Buyers shall take over the vessel within three (3) days (Sundays and holidays excepted) from the  
77 day of the receipt of such notice inclusive.

78 In the event of the Buyers not taking delivery of the vessel within the period specified as above, the  
79 Buyers shall pay to the Sellers the sum of ..... per day as demurrage, but  
80 such detention shall not exceed fifteen (15) days.

81 **9.** Should the vessel become actual or constructive total loss before delivery or not be able to be  
82 delivered through outbreak of war, political reasons, restraint of Government, Prince or People, or any other  
83 cause which either party hereto cannot prevent, this Agreement shall be null and void, and the deposit shall  
84 be returned in full to the Buyers.

85 **10.** The vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is  
86 delivered to the Buyers, but subject to the terms and conditions of this Agreement, the vessel with every-  
87 thing belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the  
88 Sellers shall have no responsibility for any possible fault or deficiency of any description.

89 **11.** The Buyers shall take over and pay the current market price at the port of delivery for remaining  
90 bunkers, unused lubricating oils and unbroached stores. Unused spare parts and unused spare equipment  
91 over and above the requirements of the Classification Society shall be taken over and paid for by the Buyers  
92 at original cost price, but not above the current market price at the port of delivery.

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

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

取り、同個所が不良とされた場合、あるいは同個所に本船の無故障の船級証書に影響するほどの欠陥が発見された場合には、同個所は売主の費用で本船の船級を無条件で維持するように船級協会の満足のいくまで新替えとされるか、あるいは修理される。船尾軸の抜取り及び再設置費用は買主が負担する。ただし、船級協会が船尾軸の抜取り、修理あるいは新替えを要求した場合を除く。

本船の乾ドック入・出渠費用及び乾ドック料は買主が負担する。ただし、舵、プロペラ、船底その他の水線下部あるいは船尾軸に上述のような破損、損傷あるいは欠陥が発見された場合には、売主が当該諸費用を負担する。

売主は本船の乾ドックへの、及び乾ドックから引渡地への回航費用一切を負担する。

8. 本船が船級協会の検査官による前条項に規定された検査に合格した時、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供する。

買主は本船を当該通知受領の日からその日を含め3日（日曜日・公休日を除く）以内に引き取る。

買主が上記の所定期間内に本船を受け取らない場合には、買主は売主に滞船料として1日当たり.....の金員を支払う。しかし当該滞滞は15日を超えてはならない。

9. 本船が引渡前に全損あるいは推定全損となった場合、あるいは戦争の勃発、政治的事由、政府又はその他の主権者の抑留、あるいは本覚書当事者のいずれもが阻止し得ないその他一切の事由により本船の引渡しが不可能となった場合には、本覚書は失効し、預託金は全額買主に返還される。

10. 本船及びその属具一切は、本船が買主に引き渡されるまでは売主の危険と費用にあるが、本覚書の諸条件に従い、本船及びその属具一切が引渡時の有姿のまま受け渡された後は、売主はいかなる種類の潜在瑕疵あるいは、不足に対しても責めを負わない。

11. 買主は残存燃料、未使用潤滑油及び未開封の船用品を引渡港での現行市価で買い取る。船級協会の要求を超える未使用予備部品及び未使用予備装置は、買主が原価で買い取る。ただし、引渡港での現行市価を超えない。

売主は買主のために引渡時に属具目録を用意する。

本条項での支払は本船の引渡前に売買価格と同一通貨で行う。

96 12. The Sellers have the right to take ashore crockery, plate, cutlery, linen and other articles bearing  
97 the Sellers' flag or name, provided they substitute for the same an adequate number of similar unmarked  
98 items for the Master, Officers and Crew. Library, forms, etc., exclusively for use in the Sellers' vessels shall  
99 be taken ashore before the delivery.

100 Personal effects of the Master, Officers and Crew, and hired equipment, if any, shall be excluded from  
101 the sale and be removed by the Sellers prior to delivery of the vessel.

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

104 14. Should the Buyers fail to fulfil this Agreement, the Sellers have the right to cancel this Agreement,  
105 in which case the deposit shall be forfeited to the Sellers. If deposit does not cover the Sellers' loss caused  
106 by the non-fulfilment of this Agreement, they shall be entitled to claim further compensation for any loss  
107 and for all expenses.

108 If default should be made by the Sellers in the delivery of the vessel with everything belonging to her in  
109 the manner and within the time herein specified, the deposit shall at once be returned to the Buyers, and  
110 the Sellers shall, in addition, make due compensation for loss caused by the non-fulfilment of this Agree-  
111 ment, but such compensation shall only be payable by the Sellers if such default on the Sellers' part is from  
112 other causes than those referred to in clause 6 and/or clause 9 of this Agreement.

113 15. Any dispute arising from this Agreement shall be submitted to arbitration held in Tokyo by  
114 The Japan Shipping Exchange, Inc., in accordance with the provisions of the Maritime Arbitration Rules of  
115 The Japan Shipping Exchange, Inc., and the award given by the arbitrators shall be final and binding on  
116 both parties.

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



12. 売主は売主の社旗あるいは社名を付した陶磁器類、食器類、刃物類、リンネル製品及びその他の物品を陸揚げする権利を有する。ただし、売主は船長、職員及び部員のためにそれに代わる類似無名の必要数量のものを支給する。売主の船舶に限って使用される図書、書式類等は本船の引渡前に陸揚げすることができる。

船長、職員及び部員の私有物及び貸借物があれば、これは本売買から除外され、本船の引渡前に売主が撤去する。

13. 買主は新所有権の下で本船を運航させる前に船名を変更し、ファンネルマークを改めることを約する。

14. 買主が本覚書の履行を怠った時には、売主は本覚書を解除する権利を有し、その場合には、預託金は売主に没収される。もし預託金をもって本覚書の不履行により生じた売主の損失が補填されない場合には、売主は一切の損失及びすべての費用に対し更に補償を請求することができる。

本覚書に約定した方法及び期間内に本船及びその属具一切を引き渡す上で売主に懈怠があった場合には、預託金は直ちに買主に返還され、また売主は更に本覚書の不履行により生じた損失に対し相当の補償をする。ただし、当該補償は、売主側の当該の懈怠が本覚書第6条及び／あるいは第9条に記載された事由以外の事由によるものである場合のみ売主が負うものである。

15. 本覚書より生じる一切の紛争は社団法人日本海運集会所による社団法人日本海運集会所の海事仲裁規則の規定に基づく東京において行われる仲裁に付託される。仲裁人より下された判断は最終のものであり、両当事者を拘束する。

本覚書を証するため売主及び買主は頭書日付の日に本覚書2通を作成し署名した。

売主

買主

## “NIPPONSALE 1977”の逐条説明

以下に逐条的に旧書式の改訂箇所を中心とした審議結果の説明を試みることにする。

### 〔体裁等〕

旧書式はB4紙型の変形であったことが一つの特徴であったが、使用上は不便でもあった。今回書式のサイズをA4紙型としたのは国際的な貿易関係書式の規格統一がすすみ、特にヨーロッパではA4紙型への統一がみられること、ファイルするのに便利である外、官庁への許認可申請書に契約書を添付するが、それにはA4紙型が望ましいとされる、ことなどによるわけである。

ラインナンバーを左端に置いたのは、右端により多くの余白部分をとっておくことで、修正・追加をしなければならない場合の便利を考えたためである。

### 〔標題及びコードネーム〕

標題は、レイアウトがSALEFORMに似通っていること、また船舶売買の「契約書」として、“Contract of sale for ship”などに変更してはどうかとの意見もあったが、船舶売買契約書即MOAとの表現が普遍的であることと、契約書であるから“Contract”の字句を用いなくてはならないとする規則や慣習もないので、現行通り“MEMORANDUM OF AGREEMENT”としたが、SALEFORMと一見して区別できるように書体に工夫を凝らした。

コードネームは先に改訂された南洋材備船契約書にならい、改訂年度をもって新旧の区別をすることとし、1965を1977に改めた。なお、1971年7月に改訂を行っているが、これは日本海運集会所（以下海運集会所という）の海事仲裁規則の変更による仲裁条項の一部変更であったので、コードネームの変更は行わなかった。

注）世界の船舶売買界においても英法の影響とそれへの親近性は否定することはできないようである。英法の下での船舶売買は、(英国)物品売買法 (the Sale of Goods Act) の規制をうける (Behnke v. Bede Shipping Company Limited 1927, 1 KB 649)。同法第1条(3)には、“a contract of sale”の下で物品の所有権 (property) が売主から買主に移転する場合には、当該契約は“a sale”といい、物品の所有権が将来のある時期に、あるいは一定の条件の成就後に移転する場合には、当該契約は“an agreement to sell”という、とある。

Section 1 (3) Where under a contract of sale the property in the goods is transferred from the seller to the buyer the contract is called a sale; but where the transfer of the property in the goods is to take place at a future time or subject to some condition thereafter to be fulfilled, the contract is called an agreement to sell.

### 〔前文〕

旧書式のものに比べ、前文の上の契約締結日の記入欄として“.....19.....”が付け加えられたことと9行目“hereinafter called the Classification Society,”との文言が新規に挿入された外は変わらない。

契約締結日を結文で文字で記入する煩わしさをさげ、タイプの打込み箇所の多い前面に移した。勿論この欄に契約締結日も記入してさしつかえない。

前文の記載事項の一つとして本船の主機も重要な要素なので採りあげてはとの意見があった。検討の結果、オファーの段階で“Ship’s particulars”が出されているからとして、ここでは契約の目的物の確認で足るとし、主機については記載しないこととした。

冒頭に指摘の9行目の新規挿入文言は、後の船底検査あるいはその他の条項にある“the Classification Society”がいずれの船級協会であるかをまず明確にしておくことによって一々本船の船級協会名を挿入しなければならないという不便のないようにとの配慮によるものである。

10行目の船舶の動静を示す“trading/laid up at ……………”の“laid up at ……”を削除するかどうかについては今後の経済情勢の変化にも即応するようにとの判断で存置した。

10～11行目の“with everything belonging to her, on board and on shore”について“everything”には“on order”の物も含まれると解されるからその旨を明らかにしてはどうか、売買の対象外となる私有物や賃借物機器もここで規定してはどうか、との意見もあったが、旧書式通りとした。後者については第12条で詳細に規定した。

### 〔第1条〕

13行目と15行目の“from the date of this Agreement”とあるところは、旧書式では“within …… days of their signing this Agreement”となっていた。その他の改訂はない。

本条第1項は、売主、買主がそれぞれの政府から所定期間内に本船の輸出または輸入の承認を得ること、同第2項で、いずれか一方が承認を得られないか、政府筋から種々の条件をつけられ、それが売主または買主に受け入れられない場合、契約は失効となる旨を定めている。すなわち、本船の売買契約の解除条件を定める重要な規定となっている。

ところが、この種の契約では当事者が遠隔の地に居ることが多く、契約の署名も一方の当事者から他方の当事者へ契約書を郵送して署名がなされることも多く、そのために署名日の確定をめぐる紛議をもたらす場合が多かった。そこで、実際には、テレックスなどで契約の合意になった日を便宜的に契約締結日とする場合が多いようであるが、この点は実務にまかせ、文言上期間が明確になるように配慮した。

関係政府から輸出入の認証書を取得することについて、“Import Licence”は不必要であるとの意見もあったが、日本においては船舶を輸出する際には必ず輸出認証書を取得しなければならないから、これと対比させるうえからも存置すべきとした。

### 〔第2条〕

旧書式第2条の通り。

本船の売買価額を定めている。その他必要に応じて売買代金の支払通貨や換算率、さらに平価切下げやデノミネーションの場合の取扱い方についても記載する箇所である。

### 〔第3条〕

22～23行目の“pay in a deposit of ten (10) per cent of the Purchase Money,” 24行目の“from the date of this Agreement,” 及び24～25行目の“in the name(s) of the Sellers and/or the Buyers, interest, if any, to be for the Buyers’ account, which deposit shall be placed at the disposal of the Sellers”が本条での改訂箇所である。

“pay a deposit of … per cent of the Purchase Money to a bank”として預託金の額を当事者の交渉に委せていたが、預託金の額を売買代金の10%とするのが慣行となっているので、これを10%と規定し、また預託金を銀行に払込むとの解釈をとり、“pay in a deposit of ten (10) per cent of the Purchase Money to a bank”とした。

“within … days of their signing this Agreement”を“within … days from the date of this Agreement”とした。

預託金の名義は“in the joint names of the Buyers and the Sellers”であったが、預託金の名義を国際慣行である売主・買主両者の共同名義とすることは日本においては外為法上不可能であること、しかし、外地で行いすることなどの実情を考慮して、共同の名義でも、または売主あるいは買主の名義でも可能なように改訂した。また預託金は相当な期間保管される場合もあるので、これに利息が付される場合には、買主に帰属させることとした。(日本においては預託金を非居住者外貨預金としてあるいは前受金として利息を付すことが可能)

預託が売主の名義で行われることも考えられるので、“which deposit shall be released to the Sellers …”とあったところを、“which deposit shall be placed at the disposal of the Sellers”とした。

預託のための口座開設費用の負担者を規定してはどうかとの意見もあったが、当該費用はあまり例がなく規定する必要はないとした。

預託金が売主に譲渡される条件を本船の引渡準備完了通知の銀行への呈示とあるが、実務では、本船の引渡し時かあるいはProtocol of Delivery and Acceptance of the vessel (以下船舶受渡協定書という)に買主が署名した時とするのが一般であるから、そのように改訂してはどうかとの意見もあったが、預託金の譲渡は重要な要件であるから、両当事者の交渉の過程でこれを決定すべきで、当該文言でも問題はないとして現行通りとした。

なお“deposit”の性格については、Schmitthoff, *The Sale of goods, second edition*, 57, 58頁によると、代金の1部前払を構成するものであるとともに、買主の債務の履行を担保するものであり、買主の債務不履行の場合には、売主の取得するところのものとなる、とあり、また来栖三郎、*契約法、法律学全集43頁以下*によると、「買主に寄託金(deposit)を放棄して解約する権利はない。売主は寄託金の授受があっても、それが予定損害賠償額として約定されてなければ、寄託金をこえる損害の賠償を請求することができる(Icely v. Grew (1836), 6 Nev. & M. K. B. 467).」とある。本契約書式における預託金は予定損害賠償額としていない。なお第14条参照。

#### 〔第4条〕

本条における改訂は、電信送金による現金決済の規定を(a)として新設し、従来の信用状決済を(b)として本条を選択条項としたこと、預託金を控除した売買代金の残額の支払を船舶受渡協定書との引換えとしたこと、旧書式にあったその他の権原証書類の引渡しを第5条に独立させたこと、36行目の“from the date of this Agreement”としたこと、及び39行目に“balance”を挿入したことである。

売買代金から10%の預託金を差し引いた残代金の支払の規定であるが、旧書式においては信用状による決済のみであった。しかし、現在の取引においては電信送金による現金決済が大半であるので、この点の規定を新設した。また信用状による決済も相手によっては確実な方法であるので、これを存置することとし、当事者がこれらのいずれかを選択できるように、電信送金による決済を(a)、信用状による決済を(b)とする選択条項とした。売買代金残額に対する銀行提出書類は船舶受渡協定書のみ

とした。これは電信送金による場合、あるいは信用状による場合において、支払が旧書式のようにその他の権原証書類との引換えであると、第三者的立場にある銀行が提出された証書類と代金の支払条件とに矛盾するところがないかを確認しなければならず、また些細なミスに対し支払を拒絶することもあり得ることと、当該権原証書類は買主が購入船舶の登録に必要なものであることを考慮し、支払を受けるための銀行提出書類を簡便であり確実な船舶受渡協定書のみとし、他は第5条に基づき直接買主に引き渡すこととしたものである。

信用状決済を定める旧書式第4条の文言に対し(b)では “within … days of their signing this Agreement” を “within … days from the date of this Agreement” とし, “which shall be paid to the Sellers against …” とあったところは, “which balance shall be paid to the Sellers against …” と “balance” を挿入した。

#### 〔第5条 (新設条項)〕

本条は、本船の引渡しの際に、本船の無瑕疵の所有権の移転を明らかにする権原証書と本船が適正に輸出されたことを証する証書類を売主が買主に提供する旨を定めたもので、これまで第4条に規定されていた権原証書類の引渡しを本条で独立させたものである。45行目の(2)の輸出認証書は “Photo-static copy” とし、旧書式の(3)では “Commercial Invoices stating the Number of the Import Licence” とあったが, “stating” 以下を削除した。

輸出認証書は売主の保管証書である(日本の場合)ため、その写しを買主に引渡すこととした。

旧書式では “Commercial Invoices stating the Number of the Import Licence.” として商業インボイスに輸入認証書の番号を記載するようになっていたが、これを記載する必要性はないのでこれを削除した。本船の国籍抹消を “promptly” に行うとなっていることに対し、当該手続に10数日を要するからこれを他の適当な文言に改訂してはどうかとの意見もあったが, “promptly” は怠慢なく手続を進める意味からはよい表現であるとして変更の必要はないとした。“Bill of Sale” も写して良いのではないかとする意見もあったが, “Bill of Sale” を船舶の所有権譲渡の1要件とする国が多く、その場合には当然 “Bill of Sale” の原本が要求されること、また、これの原本が要求されるのは通例なので旧書式通りとした。また SALEFORM § 8 に規定されているような、買主に引き渡すべき本船に関する証書及び図面などを規定してはどうかとの意見もあったが、本条は船舶の譲渡を示す権原証書並びにそれに必要な証書類のみの規定に留めるべきだとした。

注) “Bill of Sale” は、日本においてはなじみがないが、国によっては動産の所有権移転を証する重要な書類である。特に英国においては、その要式を定め(個人と法人用の2書式がある)、船舶の所有権は、売買証書が船籍港で登録されて初めて移転するとしている(商船法第10条)。日本においてはこのような証書がなくても所有権は移転できる。また第三者に対抗するためには登記を行っておればよい。したがって、SALEFORMの § 8 において legal Bill of Sale としているのもこのような事情からであろうか。この Bill of Sale の要式は各国まちまちのようで SALEFORM を採択した “Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)” が、Bill of Sale の標準書式の作成方をその会員から要請されてこれを調査したところ、国によって要式が異なり、また、船舶が登録される国の言語で “Bill of Sale” を作成しなければならない国もあると報告しており (BIMCO 1976年書式制定委員会), 1977年5月10日開催の BIMCO 書式制定委員会において英国の “Bill of Sale” を BIMCO が正式に是認するか、あるいはこれを基に新たな “Bill of Sale” を発行するかを検討することになっている。

#### 〔第6条 (旧書式第5条)〕

旧書式第1項は“The Sellers shall deliver the vessel to the Buyers free from average and with clean swept holds at/in … not later than …”とあったが、49行～50行目で、“The Sellers shall deliver to the Buyers the vessel free from outstanding recommendations and average damages affecting her present class at/in … not before …, but not later than …”とした。

本条の第1項は本船引渡しの場所、期限及び引渡し時の本船の状態を定めたものであるが、審議において、本条は本船引渡しの場所及び期限のみを定め、本船の引渡し時の状態は別項で規定する案もあった。

旧書式の第1項は、The Sellers shall deliver the vessel to the Buyers free from average and with clean swept holds at/in …… not later than …… とあった。しかし、“free from average”が“free from claims against the ships”と解釈する判例もあるが、またこれを「物理的損傷がない状態<sup>(1)</sup>で」との解釈もできるので“free from outstanding recommendations and average damages affecting her present class”とした。即ち売主は本船の船級協会より本船に要求された修理事項があればこれを修理し、また本船の現在保有する船級を損う損傷があればこれを修理した状態にして本船を引渡すこととなる。審議の経過において、「本船の現在の船級を保持した状態で(with her present class maintained)」本船を引渡すとしてはどうかとの意見もあったが、本船の現在の船級を保持した状態とはいかなる状態をいうのか、つまり最新の検査報告書(クラスレコード)に基づく船級維持証明書で足りるのか、それとも引渡し時に臨時検査を行ったうえでの船級維持の確認が必要なのか判断され得ないことと、当文言により買主は引渡しの際に相当に本船をチェックするだろうから臨時検査を受けるようなかたちとなって、中古船の売買における引渡しにおいては当条件は無理であるとした。また“with clean swept holds”は現在のように多種多様な船種があると、この解釈のとり方によっては売主に非常に過酷な条件となるためこれを削除した。

契約の締結から船舶の引渡しまでかなりの期間がある場合もあるので引渡しの始期も記入できるように“not before”を挿入し、“not later than”は、“but not later than”とした。“within the time specified as above”は用語が適切でないので、“within the period specified as above”とした。

不可抗力及び／あるいは検査に合格するために行う修理に起因する遅延の猶予期間は30日が慣行となっているのでこれを thirty (30) と明文をもって規定した。

注) Kelman and Another v. Livanos, (1955) 1 Ll. L. Rep. 120 (Q.B.D): この事件はPriam Termsの下での売買で、船底に船級維持に影響しない損傷があって、定期検査の際船級証書の裏面にこれがnoteされた。紛争は、当該損傷の費用を当事者のいずれが負担すべきかを争ったもので、契約では本船を“free from average”で引渡すことであったため、この解釈について裁判所の判断を求めたものである。

#### 〔第7条(旧書式第6条)〕

本条においては、67行目に“drawn”が新規に挿入された。即ち、船級協会が船尾軸の抜取りを要求した場合には、当該部分の損傷の有無に関係なく、SALEFORMにならい当該費用を売主負担とした。

本条は本船の引渡し前に本船を乾ドックに入渠させて船底及び水線下の部分の検査を行い、検査の結果、本船の船級を損う損傷の有無によってその修理費用若しくは入渠費用等の負担者を決定するのであって、SALEFORMもその§6で本条と同規定を有している。これは、両書式とも“The Institute of Chartered Shipbrokers(英国のプロカー組合)”が承認した“Institute Drydocking Clause”によったものであるが、ただSALEFORMは船尾軸の抜取りを当該船級協会が要求した場合

には、抜取り及び再設置費用は当該部分の損傷の有無に関係なく売主負担としていることにおいて本条と相違があった。しかし、船級協会検査官が船尾軸の抜取りを指示した場合には、当該費用を売主負担とするのがすでに国際的慣行となっているとの意見もあって、船尾軸の抜取りが船級協会より要求された場合には、当該費用を売主負担とした。審議においては本書式の特色を出す上で「船尾軸抜取検査の指定期日到来後の場合にあっての抜取費用等は売主の負担とする」としてはどうかとの案もあった。しかし船尾軸の抜取検査の延長も稀なことではなく、その延長が認められた期間内に売買がなされ、当該部分の検査の結果、損傷がないとされた場合、当該費用は買主負担となるので不公平ではないかとの意見があり、これらの点を日本海事協会に照会したところ、同協会の検査官の船尾軸抜取りの要求は、鋼船規則集に基づき客観的な判断の下に行っているということであったので、上記の改訂で問題はないとした。

タグ料金及び船級協会の検査費用の負担者を規定してはどうかとの意見があったが、これらは売主負担で問題はなく別段規定の必要はないとした。

“sea chest”及び“sea valve”の検査についても規定してはどうかとの意見があったが、当該箇所は“underwater parts”であるから、あらためて規定する必要はないとした。

本船の入・出渠費用と回航費用の分界があいまいであるためこれを規定してはどうかとの意見があったが、実際には本船にドッグマスターが乗船した時点、またはタグがついた時点でドック費用が発生するので、その時点を分界点とすることができ、別段これを規定する必要はないとした。

本条における“the Classification Society”及び“the Classification Society’s surveyor”は、前文において規定された船級協会及びその検査官である。

#### 〔第8条（旧書式第7条）〕

本条では、73行目の“Classification Society’s”、76行目のthree (3)、及び80行目のfifteen (15)が新規に挿入された。

第1項は本船が前条の検査において船級協会の検査官によって合格と認定された場合、引渡準備が完了したものとみなし、売主は引渡準備完了の通知を出し、それに対し買主は所定の期間内に本船を受け取るべくまたこれを怠った場合の猶予期間を定めたものであるが、旧書式においては検査官がただ“the surveyor”となっていたため、買主側に同様な資格を有する者が立ち合うと誤解を生じるので、“the Classification Society’s”を“surveyor”の前に追加した。本条においての“the Classification Society”も前文で規定された船級協会であることはもちろんである。

“on the inspection”とあったところは“on inspection”とした。

第2項及び第3項の船舶引取り期間及び引取りの遅滞に対する猶予期間は、通例それぞれ3日及び15日としているので、three (3)及びfifteen (15)と明文をもって規定した。

“from the day of the receipt of such notice”とあったところは、通知受領の日を含めるか否かがあいまいであるため、“from the day of the receipt of such notice inclusive”として通知受領の日を含めることとした。

通知の受領日を含めて3日以内に本船を引取らねばならないとした場合、買主に厳しくはならないかとの意見があったが、引渡準備完了通知の授受が本船上である場合が多いとのことであり、また当事者が3日を知いとすれば、これを当事者の意思で変更できるから問題はないとした。

買主が通知受領の日から18日以内に本船を引き取らない場合、売主に契約の解除権を有するようにしてはどうかとの意見があったが、これは14条で規定することとした。

“Sundays and holidays …”とあるところのSundaysは本船受取り期限が3日以内であるので日曜日を2回むかえることもないだろうから単数としてはどうかとの意見もあったが、日曜日に引続き、休日が重なって(特に南米などはこのような場合が多いそうである)、再度日曜日をむかえる場合もあるので旧書式通りとした。

#### 〔第9条(旧書式第8条)〕

本条の改訂箇所は、81行目の“become actual or constructive total loss”である。

本条は、本船引渡し前に当事者の責めに帰することのできない事由によって本船の引渡しが可能となった場合あるいは本船が滅失した場合の当事者の履行債務を解除するもので、本条に定められた事由の発生により本契約は失効し、各当事者の損害は自己において弁済することになるが、ただし、預託金は第3条でみた通り内金ではないので当然買主に返還すべき性格のものであるからその旨を明定している。

旧書式では“Should the vessel be lost or wrecked before delivery”とあったが、当該文言に推定全損の場合が含まれるか否かあいまいであるため、“Should the vessel become actual or constructive total loss”とした。“or be not able to”とあったところは、“or not be able to”とした。

ストライキを本条の規定に加えるか否かが検討された。ストライキが“which either party hereto cannot prevent”のものであれば本条にいう除外事由にあたるであろうが、本売買において引渡しに支障をきたすストライキは稀であるので、これは契約の当事者の特約に委せるべきだとした。

#### 〔第10条(旧書式第9条)〕

旧書式第9条の通り。

本条は、本船及び一切の属具は買主に引き渡すまでは、売主の危険と費用とし、本契約に従って引渡し時における有姿のまま受渡され、その後は売主はいかなる種類の過失又は欠陥に対しても責めを負わない旨を定めたものである。

“everything belonging to her”には“inventory list”に記載された物であるならば発注済の物を含むと解釈された。

“as she is”について、いつの時点のいかなる状態をいうのかが検討され、外観検査の時、あるいは船底検査の時との意見もあったが引渡し時の時点での状態であるとした。しかし、「本書式の下での“as she is”の条件とは、受渡し時のあるがままの状態、たとえそこに瑕疵があっても良しとするものではなく、<sup>(注)</sup>第6条において未処理の指定事項のない状態でかつ本船の船級に影響する損傷は無い状態で引渡すと規定しているのであるから、ただ船舶の堪航性や船級に影響しない程度の損傷を免責するにすぎないと解すべきであろうが、結論は出されなかった。

注) Chorley and Giles, Shipping Law, 4th ed., 16頁以下に、“A Sale as she lies, …… means that the purchaser takes in whatever condition she was.”とある。また、窪田宏、英国に於ける船舶売買の契約書式とその背景、海法会誌復刊2号、121頁には、「10『有姿の儘』の条件…… Baglehole v. Walters, (1811) 3 Camp. 154においてEllenborough卿は次のように判示した。——『有姿の儘』の条件で売渡す者は、一切の瑕疵に対する責任を免れる。もっとも売主がそうした瑕疵を隠蔽して買主から発見されないように、なんらかの詐術(artifice)を弄したときは、別である——と。判旨は現在、一般原則としてみとめられている。」とある。

#### 〔第11条(旧書式第10条)〕



90行目の“unused lubricating oils”が新規に挿入された。

本条第1項は、残存燃料及び未開封の貯蔵品を引渡港における時価で買主が買取る旨と船級協会の要求以上にある未使用の予備部品などを引渡港の時価を超えない原価で買主が買取る旨、第2項では、売主は引渡し時に属具目録を用意する旨、また第3項では本条に関する支払は本船引渡し前に行う旨を定めている。今回の改訂で“bunkers”の次に“unused lubricating oils”を挿入した。これは制定当時売買の対象となった船舶が潤滑油をドラム缶で保存するものが多く、潤滑油は“unbroached stores”に含まれると解釈していたため、今回の改訂は潤滑油がタンクに貯蔵される現状と潤滑油に種類があることを考慮したものである。

“unbroached stores”を“unused stores”としてはどうかとの意見があったが、“stores”には細かな日常用品や事務用品も含まれるため“unused stores”としたのでは実務上煩雑となりすぎるので旧書式通りとした。

“Unused spare parts and unused spare equipment over and above the requirements of the Classification Society ……”にある“over and above”は、法定員数以上ある余分な備品等を買主を買取らせるとの意にとれるのでこれを削除してはどうかとの意見があったが、新造船舶のリセールにおいては重要な文言となろうから、当該文言の削除は当事者に委せることとした。

“inventory list”が広義の法定属具（船舶設備規程第138条）、法定備品（船舶機関規則第387・388各条）及び“stores”を記載する目録までを含む“list”であるのか、狭義の“stores”を記載する目録のみとするものであるのかを明確にしてはどうかとの意見があった。しかし実務的には広義に近い目録を作成しているが、一概には規定し得ないとして別段規定を設けなかった。

#### 〔第12条（旧書式第11条）〕

本条においては、100行目以下の“Personal effects of the Master, Officers and Crew, and hired equipment, if any, shall be excluded from the sale and be removed by the Sellers prior to delivery of the vessel.”が第2項として追加された。

本条は、旧書式では第1項のみで、売主の社旗または社名のついた陶磁器類、食器、敷布その他の物品を売主は陸揚げする権利を有するが、同時に買主の乗組員のために無記名の同様の物品を必要数提供する旨と、売主の船舶に専ら使用される図書・書式類は本船を引渡す前に陸揚げすることができる旨を定めていたが、前文及び第10条において本船の属具をすべて引渡す旨の規定があるばかりで、当然船舶には乗組員の私有物あるいは賃借物もあるから、これらを売買の対象から除外することを明らかにしておくべきであるとして、第10条にこの除外条項を設ける検討もあったが、本条が売買の対象から除外される物の規定であるので、本条の第2項として、船長、職員及び部員の私有物及び他からの賃借物があればこれらを売買の対象から除外する旨、またこれらを本船を引渡す前に売主が取り外す旨を規定した。なおヨーロッパの船舶は通信機器類が賃借物であるのが普通であるということであった。

#### 〔第13条（旧書式第12条）〕

旧書式第12条の通り。

本条は、買主が本船を稼働させるに先き立って船名並びにファンネルマークを変更すべき旨を規定

したものである。改訂の検討事項に旧船名並びにファンネルマークの取外しと取外した後の塗装費用の負担関係を明定してはどうかというものがあつた。これは本船が乾ドックの入渠中に買主が船名変更等の工事を行うのが普通であるため、入渠費用などに紛れ争うことがあるからであるが、審議において当該諸費用は本条より明らかに買主の負担であるから別段規定する必要はないとした。

#### 〔第14条（旧書式第13条）〕

本条においては、104行目以下の“The Sellers have the right to cancel this Agreement, in which case”が挿入され105行目以下の、“If deposit does not cover the Sellers’ loss caused by the non-fulfilment of this Agreement, they shall be entitled to claim further compensation for any loss and for all expenses.”が追加され、また旧書式76行目にあつた“disappointment”が削除された。

本条第1項は、買主の契約不履行に対する措置を規定し、第2項は売主の契約不履行に対する措置を定めたものである。第1項において、買主の契約不履行に対し、売主に契約を解除する権利を認め、また預託金の没収をもって売主の当該売買から生じる損失を補填できない場合には、その差額を請求できるとした。これは船舶の大型化に伴ない船価が高額となり、買主の契約不履行後中古船市況の急落によって売主は預託金の没収だけでは当該損失を補填できないことが十分考えられるため、買主が売主の契約不履行によって生じた損失に対し補償を請求できることに均衡させたものである。<sup>(注1)</sup>

また売主の契約不履行に対し、買主は“disappointment”を請求できるとあつたが、“disappointment”の定義付けが困難なためこれを削除した。<sup>(注2)</sup>

注1) しかし、谷本裕範、英文船舶売買契約書について、海運41年8月号、63頁にある旧書式の本条の説明において、「…“deposit”を損害賠償の予定とは断定しない…、…売主は損害賠償の請求をなすことができる…」とあり、この注において「…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つては困難とするようである。」として、旧書式においても困難ではあるが買主の債務不履行に対し預託金の没収以外に損害賠償を請求できるわけであつたが、これを今回の改訂で明定したわけである。(depositの性格については第3条参照)

注2) “disappointment”は通例「期待利益の喪失」としているが、これにより精神的慰藉料も請求できるのではないかと懸念もあり、“Black’s Law Dictionary”あるいは“Ballentine’s Law Dictionary”を調べても“disappointment”ないし“disappoint”自体がないので、削除したわけであるが、“loss”が相当に抱括的な文言であるので、“disappointment”が削除されても、買主のよつて生じた損失は“loss”によつてカバーできると考えられ、“disappointment”を削除しても問題はないとした。

#### 〔第15条（旧書式第14条）〕

旧書式第14条の通り。

本条の規定のみでは、海運集会所の海事仲裁規則について不知の外国人は不安に思うから詳細に日本海運集会所の仲裁について規定を設けるべきだとする意見もあつたが、海事仲裁規則の変更も考えられたので、旧書式の通りとした。

本約款については、最近制定された曳航契約書（和文）の逐条説明（谷本裕範、海運昭和48年2月号掲載）において説明された内容を引用する。

「本契約に関して当事者間に争いを生じ、話し合いによつても解決できない場合には、集会所の仲裁に付託する旨の合意を意味する約款である。集会所はわが国唯一の海事仲裁機関として内外に認められ、その判断は判例に準じて取扱われる程である。集会所では仲裁担当事務局として仲裁部を置き何

時でも仲裁前の種々の相談にも応じているので活用されると便利である。実際の仲裁は東京または神戸で行なうよう体制が完備しているので、本書式を用いて契約を締結する場合東京か神戸の何れかを仲裁地として選択しておく（カッコ内の何れかを抹消し、左側に当事者双方が捺印する）ことが望ましい。万が一これを放置すれば海事仲裁規則により東京が仲裁地となる可能性が強い。<sup>(注)</sup>

仲裁は裁判に代る制度であり、仲裁人のなした仲裁判断は確定判決と同一の効力を付与され（民事訴訟法第 800 条）ている。当事者の一方からの依頼があれば本約款があれば受理されるが、案件につき豊富な経験を有するは勿論、両当事者に利害関係のない奇数名の仲裁人が集会所海事仲裁委員会において仲裁委員名簿中から（適任者ない場合は広く業界から）選任され、その選任された仲裁人が中立の立場において仲裁を進めることとなる。そして仲裁人は各当事者本人、担当者その他参考人から直接事実関係を聴取し、証拠書類なども総合検討の上法律に拘束されることなく実情に則した最も公平な解決策を導き出すことに専念する。また仲裁手続全般が円滑に進められ、また仲裁人が直面する法律問題をはじめ手続上の諸問題一切については仲裁部より各案件につき若干名が仲裁人の事務局として且つ仲裁運営管理の立場より参加するので審理が非常に促進される。また普通仲裁には弁護士をたてる必要はないようであり、必要なことは当事者も紛議の解明のため積極的に協力するという姿勢であろう。なお、仲裁は裁判に比し時間と費用の点で一段と経済的といいえよう。」

注) 本契約書では、仲裁地は東京である。

#### 〔結文・署名欄〕

旧書式の文言が旧文体的で荘重にすぎるとの意見があつて字句を修正した。内容は旧書式の通りである。

上述の契約を証するために本契約書を 2 通作成し、当事者が互いに一通を保有する旨を規定したものである。

旧書式で “We” とあつたところを “the Sellers and the Buyers” とし、“hereunto set our hands to” は両当事者が「手に手を重ねて」の意味であり、両当事者が隔地間にいるままテレックスをもって大方をとりきめ、代理人をもって署名を行う現在の契約の実態にそぐわないので、“signed and executed” とした。旧書式では “this Agreement” 以下を “of same tenor and date this… day of … One thousand nine hundred and …” として、契約年月日を文字で記入することになっていたが、タイプでの打込みが少ない裏面にこの記入事項があるのは煩わしいので、契約年月日は標題の下に移した。従つて、“on the same tenor and date …” 以下は “the day and year first above written” とした。

署名欄は、売主・買主の署名位置を明確にするため、左右にそれぞれ “THE SELLERS”, “THE BUYERS” とした。旧書式にあつた署名者を証明する者の署名位置を示す “WITNESS TO THE SIGNATURE OF” は削除した。これは現在ではあまり利用されないうえに当事者の署名位置と紛らわしいためである。