

日本中小外航船主会愛媛支部主催 海事セミナー
2010 年 6 月 25 日（今治国際ホテル）

船舶売買契約の引渡に関する諸問題

小川総合法律事務所
弁護士 中 村 紀 夫

I. 引渡時の本船状態

中古船の売買契約の事案において、① 売買契約の締結後、本船の引渡し前に、本船の状態の不良を理由として買主が代金の減額又は修繕を要求するケース、② 本船が売主から買主に引渡された後、買主が本船の瑕疵又は欠陥を理由に損害賠償を請求するケースがある。売主としてどのような法的根拠をもって買主に対抗できるのか。

以下、特に年代 version を記載しない限り、Nipponsale 1999 form を「JSE」、Norwegian Saleform 1993 を「NSF」と記す。

1. 現状有姿の原則

中古船の売買では、見船時の現状有姿の引渡しが原則である。

(1) 引渡すべき本船の状態

JSE cl.5 (a)

The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers in substantially the same condition as when the Vessel was inspected by the Buyers at the place stated in Box 9, fair wear and tear excepted.

売主は、自然の摩損耗を除き、本船が第 9 欄記載の場所において買主による検査を受けた時と実質的に同一の状態にて本船を引き渡す。

NSF cl.11

The Vessel... subject to the conditions of this contract ... shall be delivered and taken over as she is at the time of inspection, fair wear and tear excepted.

本船は、本契約の条件に従い、自然の摩損耗を除き、見船の時の状態にて引渡しされる。

見船時の本船状態を基準として、引渡しまでに生ずる fair wear and tear は、許容される。

* fair wear and tear とは？

通常の使用に伴っていわば必然的に生ずる自然の摩損耗のことである。

具体例（吉丸後掲）：

- ・積荷などによる外観の変形を伴わない船倉内のいたみ
- ・積付用資材によるコスリやキズあと
- ・岸壁の防舷材やタグボートの押しあと
- ・強風や波浪、浮遊物による船体塗装のハゲ、発錆、汚れ
- ・船底の藻や貝の付着、等

条項では wear and tear に“fair”が付されており、船員や第三者の過失などにより生じた摩損耗や、通常の使用において予想される限度を逸脱する摩損耗は、fair wear and tear の枠から外れる。

(2) 引渡の効果

売主は、見船時の現状有姿にて本船を引き渡すことにより、MOA 上の責任から解放される、というのが建前である。

JSE cl.5 (b)

Upon the Vessel being delivered to and accepted by the Buyers in accordance with this Agreement, the Sellers shall have no liability whatsoever for any fault or deficiency in their description of the Vessel or for any defects in the Vessel regardless of whether such defect was apparent or latent at the time of delivery.

本船が本契約に従って引渡され、買主によって受領された後は、売主は、本船の表示に関するいかなる種類の過失又は欠陥、および本船についてのいかなる瑕疵について、当該瑕疵が引渡時に顕在すると否とを問わず、一切の責めを負わない。

NSF 87 / 93

上記 JSE cl.5(b)のような規定をおいていない。追加条項で JSE cl.5(b)のような規定が挿入されていない場合、後記 2 (2) (ii)の問題が生ずる。

しかし、MOA の規定や法律による制限がある。

2. 現状有姿による引渡の制限

(1) MOA の規定による制限

JSE cl.5(b)では、本船が本契約に従って（in accordance with this Agreement）引渡

された場合、売主は欠陥や瑕疵について責任を負わない、と規定されており、引渡時に、本船が下記(A)-(C)の3つの条件を充足することが求められる（NSF同様）。

(A) 船級の outstanding recommendation がないこと

- “free from outstanding recommendations” (JSE cl.5(a))
- “with her class maintained without condition/recommendation (NSF cl.11)

Outstanding recommendation とは、船級の検査員が recommendation を付したが、未だ修理が行われていないものを指し、本船に recommendation を付すべき事項（損傷）が一切存在しないということを意味しない。

JSE 改訂趣旨書は「書類上の free を指し、当該船舶が引渡時に物理的に損傷がない状態であるということまでは意味しないという理由で“outstanding”を挿入した経緯がある」と説明している。

* The “Buena Trader” [1978] 2 Lloyd's Rep.325

“She must be free of any recommendations, that is there must not be outstanding repairs, which have been recommended, that have not been done”.

従って、(A)の要件との関係では、以下の分類（吉丸後掲参照）のうち(a)が該当する。

- (a) 最新の検査報告書に現に recommendation が付されている場合
- (b) 前回検査では問題にされなかったが、引渡時に recommendation があり得る状態の場合（その後の腐蝕などの進行、前回の検査での見落とし等）
- (c) 引渡時に recommendation があり得る状態であるが、船級検査員により堪航性に問題ないと判断され、黙認されている場合（船体外板のゆるやかなへこみなど）
- (d) 引渡時に recommendation があり得る状態にあると推測されるが、所定の検査、テストを実施しなければ判断できない場合（板厚やアンカーチェーンの計測、ハッチカバーの水密テスト、荷役装置の加重テストなど）

(B) 現在の船級に影響を与える average damage がないこと

- “free from...average damage affecting her present class” (JSE cl.5 (a))
- “free of average damage affecting the Vessel's class (NSF cl.11)

* “present class”とは？

買主が引渡後の船級の recommendation を根拠にクレームしてくる例も少なくないが、船級に影響を与えるか否かの基準は引渡前の船級である。

* “average damage”とは？

JSE 和訳では average damage を「海難による損傷」としている。経年劣化とは明らか区別できる、他物との接触や衝突による船体損傷は典型的な例である。機関の不調がこれに該当するかは原因の如何による。

英国裁判例では、船級に影響を与えるべきいかなる損害ではなく、一般に保険填補の対象となるような危険から生じた損害と解釈されている。

- “The Alfred Trigon” [1981] 2 Lloyd’s Rep.333
引渡し直後に double bottom tank の tank top から leakage が確認された事案。“was not just any damage affecting class but damage affecting class and occasioned by a peril ordinarily covered by insurance “
- The “Star of Kuwait” [1986] 2 Lloyd’s Rep.641
“not to any damage affecting class but to damage affecting class of a certain kind, namely damage occasioned by a peril ordinarily covered by insurance, as opposed to defects arising through wear and tear or general old age”
但し、“free of ...average damage or defect”との条項の“defect”については、average の修飾はなく、“without necessity of proving that such defects were such as would ordinarily be covered by insurance” と判示。
- cf. The “Great Marine” [1990] 2 Lloyd’s Rep 250
“The damage to the propeller was probably occasioned by striking a floating object, such as a buoy, while with the engine astern the vessel was moving ahead. That is a peril ordinarily covered by insurance with the result that the damage constituted “average damage”.

(B)の要件に関しては、買主から、上記の分類(a) - (d)のいずれの場合においても船級に影響を与える事項である旨のクレームがなされる可能性がある。売主としては、当該事項が present class の船級基準に抵触しない、average

damage に該当しない、等の根拠で対抗することになる。

(C) 有効な船級証書、その他の証書の所持

JSE cl. 5 (a)

“with all her class, national and international trading certificates clean and valid”

NSF cl. 11

“with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended with condition/ recommendation by Class or the relevant authorities at the time of delivery”

* The “Swissco Surf” Supreme Court of Singapore (High Court) 2009 (779 LMLN 3)

引渡日に下記の書類が準備されなかったことについて、本船が ready for delivery か否かが争われた事案。

(a) Cargo Ship Safety Equipment Certificate

(b) Stability booklet

(c) Manufacturer's load test certificate confirmed by class

(d) Class Maintenance Certificate

裁判所は (a)(b)は class から返却された後に交付することが MOA の条項から明確であるが、(c)(d)については引渡日に準備できておらず、買主が本船の引渡を拒否したことは正当と判断。

(2) 制定法上の影響

(i) 日本法

MOA が日本法を準拠法とする場合、民法の瑕疵担保責任が適用されるか？

瑕疵担保責任（民法 570 条）では、売買の目的物に「隠れた瑕疵」があった場合、買主がこれを知らず、かつ、そのために契約をした目的を達することができないときは、買主は、契約の解除をすることができる。契約の解除ができない場合には、損害賠償の請求のみを行うことができる。

この点、JSE cl.5(a)は「当該瑕疵が引渡時に顕在すると否とを問わず (regardless of whether such defect was apparent or latent at the time of delivery)」と規定し、民法の瑕疵担保責任の内容を制限している。

瑕疵担保責任を排除する特約は有効であるが、「売主は、・・・知りながら告げなかった事実・・・については、その責任を免れることができない」（民法 572 条）。従って、売主が瑕疵の存在を知って買主に告知しなかった場合には、JSE cl.5(a)にかかわらず瑕疵担保責任を問題とされる。

(ii) 英国法

MOA が英国法に準拠する場合、物品売買法 (Sales of Goods Act) の適用、即ち、目的物に関する「黙示の保証 (statutory implied term)」・・・例えば § 14(2)の「満足すべき品質 (satisfactory quality)」、「目的適合性 (fitness for purpose)」・・・が適用されるか否かが問題となる。

制定法上の黙示の保証は、契約の明文規定により排除され又はこれと不整合しない限り、広く物品売買契約に妥当するが、中古船の売買契約（下記 NSF cl.4 & 11）にも、上記の黙示の保証が適用されるという見解が有力のようである。

cl.4: "The Buyers ...have inspected ... and accepted the Vessel ... and the sale is outright and definite"

cl.11: "The Vessel, ...subject to the conditions of this contract..., shall be delivered and taken over as she is at the time of inspection, fair wear and tear excepted"

本船が黙示の保証に違反する場合、買主は、軽微な違反を除いて受領を拒むことができる（“condition”の扱い）。NSF cl.4 が 黙示の保証を“warranty”とする合意になるのかについては議論がある。このような紛議を避けるため、売主としては、JSE cl. 5(b)のような規定を挿入しておくべきである。

3. 瑕疵を認識した場合の船級への通知の要否

The “Buena Trader” (C.A.) ([1978] 2 Lloyd's Rep.325)

“there was no implied term that the owners were to notify *class* of any of these items of wear and tear which might affect class”と判示。

これを受けて、NSF 83 / 87 では、船級を損なうような損害を知った場合、売主が引渡前に船級に通知することを規定した。

“The Sellers shall notify the Classification Society of any matters coming to their knowledge prior to delivery which upon being reported to the Classification Society would lead to the withdrawal of the Vessel's class or the imposition of a recommendation to her class”.

しかし、この規定に関して、売主が何時の時点（最終検査時、見船時、契約締結後）で認識していた瑕疵や欠陥を通知する義務を負うのかの問題が生じた。

* The “Niobe” [1995] (H.L.) 1 Lloyd’s Rep.579

engine room automation system の不調につき、“there was no enforceable obligation until after the contract is made. But that is no reason for confining the scope of obligation, once incurred, to the period subsequent to the contract”とし、MOA 締結前に認識していた事由については MOA 上 class への通知義務は生じないが、契約締結後から引渡までに認識した事由については class に通知義務があると判断した。

なお、現在の NSF や JSE では売主の class への通知義務を定めていない。買主が「売主が class に通知していれば recommendation を付されたはずの瑕疵や欠陥である」との主張を行う例が多いが、追加条項で class への通知に関する規定をおかない場合、売主は、MOA 上、class に本船コンディションを通知する義務を負わない。但し、瑕疵があることを認識しながら買主に告知しない場合には、瑕疵担保責任を追及されるおそれがある。

4. 見船との関係

仲裁等において、売主は、買主が見船して契約を締結した以上、契約後又は引渡し後に本船の状態についてクレームすべきではないと主張し、これに対し、買主は、見船は単に superficial inspection を行ったのみであり、詳細な inspection を行っていない以上、瑕疵や欠陥についてクレームする権利があると反論することが多い。しかし、見船時の現状有姿の引渡しが原則であり、「superficial inspection であるから」という買主の抗弁には合理的な理由が認められない。

* 一切の見船の放棄例

The Buyers have waived their right for inspection of the Vessel, then this purchase is definite and outright without any subject to the Vessel's condition.

日本法によると、これは瑕疵担保責任を排除する特約となる。

* 再度の見船の放棄

The Vessel has been accepted by the Buyers after their superficial inspection of the Vessel...and their inspection of the Vessel's class records. Therefore, this purchase is definite and outright with no further inspection except underwater inspection...

5. 挙証責任

見船時の現状有姿による引渡が原則となるため、買主が“same condition”でないことの立証責任を負う。MOA に立証責任に関する条項を挿入する場合もある。

例：The burden of proof in differences of condition between time of inspection and time of delivery, if any, shall be borne by the Buyers.

6. 買主による引取拒否

現状有姿の引渡に関する明文の規定（例：NSF cl.11）に反する引渡の場合、買主は、修繕を行わない限り本船の引取りを拒否できるか。

The “Aktion” [1987] 1 Lloyd's Rep 283 は、NSF cl.11 と同内容の条項について、「条件（condition precedent）」ではなく、「中間条項（innominate terms）」とし、買主による契約の解除を否定した。

日本法においても、瑕疵担保責任の場合、重大な違反でない限り損害賠償で精算することが予定されており、同一の扱いが行われると解される。

II. 引渡しの対象

1. 付属品及び燃料油

(1) 包括的规定

JSE cl. 10

The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel with everything belonging to her at the time of the superficial inspection referred to in the Box 9 including all spare parts, stores and equipment, on board or on shore, used or unused....

売主は、本船並びに予備部品、船用品及び艀装品を含め、9 欄記載の外観検査当時の一切の付属品を、本船上にあると否とを問わず、既使用、未使用の別を問わず、買主に引渡す。

NSF cl. 7

The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers with everything belonging to her on board and on shore.

JSE cl. 10 が “at the time of the superficial inspection” と限定したのは、買主が本船を買うか買わないかを判断するのは、検船時であり、引渡時に、見た時点の状態と属具等につき大幅に異なるようでは、その決断の根底が崩れるからである。ただし、仮に見

た時になかったもので、引渡時にあるようなものがあった場合は、そのまま構わない
(後掲 JSE 改定趣旨書 1999)。

* everything belonging は、予備品等の物品の他に、航海に関する記録等（船舶保安記録）も含まれるか？

(2) belonging の具体化

NSF cl. 7

- *All spare parts and spare equipment* including spare tail end shaft(s) and or spare propeller(s) if any... belonging to the Vessel at the time of inspection, used or unused, whether or board or not shall become the Buyers property, but spares on order to be excluded.
- *The radio installation and navigational equipment* shall be included in the sale without extra payment, if the same is the property of the Sellers.
- *Unused stores and provisions* shall be included in the sale and be taken over by the Buyer's without extra payment.
- The Buyers shall take over *remaining bunkers, unused lubricating oils in storage tanks and sealed drums* and pay the current net market price (excluding barging expenses) at the port and date of delivery of the Vessel.

* The "Alec M" (C.A.) 1 Lloyd's Rep.120

売主が中古船（14 歳）の spare propeller の引渡しを行わなかった事案において、買主が spare 購入代金及び取付費用を請求できるかについて、“the recoverable loss was limited to ... properly caused by the guilty party's breach of duty or the damage which the claimant really suffered from the breach”とし、spare propeller の scrap value 限りの損害を認容した仲裁判断を指示した。

2. 売買からの除外品

(1) 本船に属さないもの

A. 船員の私物等

JSE cl. 11

Personal effects of the Master, Officers and Crew including slop chest,
スロップチェストを含む船長、職員及び部員の私有物及び貸借物

NSF cl.7

Captain's, Officers' and Crew's personal belongings including the slop chest

B. 第三者の所有物

JSE cl. 11

...hired equipment

(2) 本船に属すが除外するもの

A. 代用品と取替え可能なもの

JSE cl. 11.

Sellers have the right to take ashore all crockery, cutlery, linen and other articles bearing the Sellers' flag or name, provided the Sellers substitute the same for an equivalent number and type of similar unmarked items.

売主は、売主の社旗又は社名の付された陶磁器類、刃物類、リンネル製品その他の物品を陸揚げする権利を有する。ただし、売主は、それらと同種で印の付されていない代替品を同数量支給する。

NSF cl. 7

Sellers have the right to take ashore crockery, plate, cutlery, linen, and other articles bearing the Sellers flag or name, provided they replace same with similar unmarked items.

B. 売主の専用に帰すもの

JSE cl. 11

Books, cassettes and forms etc., exclusively for use by the Sellers on the Vessel

もっぱら売主の用に供するための本船上の図書、カセット及び書式類等

NSF cl. 7

- Library forms etc, exclusively for use in the Sellers' Vessel

C. 既に使用したもの

JSE cl. 10

except such things as are in the normal course of operations used during the period between the superficial inspection and delivery

ただし、当該付属品の内、外観検査から引渡しの際に、通常の運航上使用されたものはこの限りでない。

NSF cl. 7

The Sellers are not required to replace spare parts including spare tail end shafts(s) and spares propeller(s) which are taken out of store and used as replacement prior to delivery, but the replaced items shall be the property of the Buyers.

* "in the normal course of operation"

海難事故や修繕のために使用した部品や備品は、これに該当しない。引渡前の航海データや運航情報などは、この term 及び趣旨を根拠にできるか。

* 法定備品

船級の要求する最低限の予備品や船用品（法定備品）は、一般に運航中の船舶が保有しているはずであるが、見船後、引渡までにこれを通常使用する場合には補充を要しない。追加条項により引渡時に法定備品を完備することが規定されている場合には補充を要する。

* 英国仲裁（LMLN 285 6 Oct 1990）

売主が契約締結後、引渡までに spare を在庫から使用したため（MOA 上、spare の補充は不要との規定あり）、stock of spare が船級の最低要求を満たさなくなった事案で、spares が class requirement を満たすとの売主の義務が契約時点のものか、引渡まで継続するのかが問題となったが、仲裁人は引渡時にこのような義務は課せられないと判断した。

* 引渡後、買主が、PSC から救命ボートの設置を指示されたとして、代金を請求してきた事案

III. 引渡し場所

JSE 4(a)

The Sellers shall ensure that the Vessel is ready for delivery within the Delivery Range stated in Box 13

売主は、13 欄記載の引渡区域において、本船の引渡準備が完了することを保証する（....）

NSF cl. 5(b)

The vessel shall be delivered and taken over safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage at /inin the Sellers option.

売主は、規定された地理的場所で引き渡す必要がある。

- * “safe berth”のみ規定されている場合、引渡し前の岸壁使用料や曳船料などの節約のために anchorage で delivery できるか？

IV. 引渡しの期間

1. NOR tender の時期

(1) JSE form

下記 2 つの規定により、売主は NOR を 14 欄記載の期間内に tender する必要がある。

cl.4 (a)

Sellers shall ensure that the Vessel is ready for delivery within the Delivery Range stated in Box 13 not before and not later than the dates stated in Box 14, the latter date being the Cancelling Date

売主は、13 欄記載の引渡区域において、14 欄記載の期間内に本船の引渡準備が完了することを保証する。14 欄記載の后者の日時を解約日とする。

cl.7(a)

“When the Vessel becomes ready for delivery, the Sellers shall tender to the Buyers a Notice of Readiness for Delivery”

(2) NSF form

JSE と異なり、引渡しの時期に関し“not before”という制限がない。売主は、cancelling date までに引渡す義務を負うが、expected time of delivery より前の delivery を行うことは妨げられない。売主が予定より早く引渡しを意図する場合、NOR tender 直後に買主の融資が準備できない状況が生じ得る。

cl.5 (b)

The vessel shall be delivered and taken over safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage at /in in the Sellers option.

Expected time of delivery: ____

Date of cancelling: ____

以上

【参考文献】

Iain Goldrein, QC 他「Ship Sale and Purchase」 5th Edition, Informa

Simon Crookenden QC「Norwegian Saleform Contract」

日本海運集会所 船舶売買契約書式改定趣旨書 1999/1993

吉丸昇「船舶売買契約書の解説」成山堂

中村秀雄「国際商取引契約」有斐閣

小町谷操三「中古船の売買と売主の瑕疵担保責任について」神奈川法学

その他