

# NIPPONSALE 船舶売買契約書式改定趣旨書

社団法人日本海運集会所  
書式制定委員会  
NIPPONSALE1993改定審議小委員会

日本海運集会所書式制定委員会（委員長川越嘉三第一中央汽船顧問、副委員長守屋昌利三菱商事運輸・保険部長）は、1999年11月2日開催の平成10・11年度第3回委員会において、NIPPONSALE 書式の改定を承認した。この決議により、新書式はコードネームを「NIPPONSALE 1999」とし、旧書式（NIPPONSALE 1993）は廃棄されることとなった。

## I. 改定の経緯

NIPPONSALE は1965年に制定されてから、3回の改定を行ってきたが、以下の理由でこの度これを改定することとした。

- (1)第4条(b)で売主がキャンセル・デイトまでに船舶の引渡準備を完了しないとき、買主は契約を維持するか解除するかオプションを有する旨の規定について、買主がオプションを行使せずに放置したら契約はどうなるのか明確でない点。
- (2)第9条は船舶の引渡後は一切の欠陥について売主を免責するのか疑わしく、日本法が準拠法となった場合に瑕疵担保責任との関係が問題となる点。
- (3)形式を他の書式と同様に A4サイズのボックス・レイアウトにすれば使い易く、使用頻度は高まるのではないかという点。
- (4)その他、NIPPONSALE が1993年に改定されて以来、既に数年経過しており、中古船売買の実務に照らして変更する必要性の認められる部分もあるのではないかという点。

## II. NIPPONSALE 1993改定審議小委員会と審議過程

1998年9月3日開催の平成10・11年度第1回委員会において、「NIPPONSALE 書式の改定のための小委員会設置の件」につき審議した結果、原案通り、小委員会を設置することが了承された。

同決議に基づき、以下の各氏によって組織された「NIPPONSALE 1993改定審議小委員会」は、1998年10月12日に第1回小委員会を開催して以来慎重審議を重ね、1999年9月28日に開催された第12回小委員会をもって成案を得た。

[NIPPONSALE 1993改定審議小委員会委員] ◎印議長、ABC 順、敬称略、職名は委嘱時

- 東 裕一（ニューズマリタイム(株) 常務取締役）
- 木村 宏（笠原・木村法律事務所 弁護士）
- 森本 一巳（宝運 SHIPPING(株) 売船部部长）
- ◎清水 繁（日本郵船(株) 法務保険グループ長）
- 清水 良彦（住友商事(株) 船舶事業部長、代理出席 野須 宏悦）

なお、審議には川越書式制定委員長並びにオブザーバーとして Mr. Clovis Peryer（笠原・木村法律事務所）及び小枝倫子氏（同）が出席した。

### III. 審議方針及び審議方法

- (1)小委員会の開催は定例とはせず、都度開催とした。
- (2)審議方法は、NIPPONSALE1993を逐条審議し、全条文を見直すこととした。

### IV. 主な改定箇所

- (1)キャンセル・デイトに関する権利義務関係を明確に規定した。
- (2)船底及び水面下部の検査にダイバーによる検査を採用した。
- (3)船舶引渡後の欠陥について瑕疵担保責任と危険負担との関係を明確にした。
- (4)売主の不履行があった場合の損害賠償について明確にした。
- (5)書式の体裁をA4版ボックス・レイアウトとし、Part I 及び Part II の2部構成とした。

### V. 逐条説明

#### 1. Part I

- (1) Place and Date of Agreement (契約締結地及び日時、旧書式1行目の上欄)

(解説)

(イ)旧書式においては契約締結日の記入欄のみとなっていたが、準拠法との関連から、契約締結地についても記載することとした。

(ロ)契約書の表題が“MEMORANDUM OF AGREEMENT”であること、Part IIでは本契約書のことを“agreement”と表記していること、及び“MEMORANDUM OF AGREEMENT”という呼び方が、中古船売買に特有なものであることから、“Place and Date of Contract”ではなく、“Place and Date of Agreement”とした。これに伴い、欄外のBoxの下も“it is mutually agreed that this Contract ...”という表記ではなく、“It is mutually agreed that this Agreement ...”と統一した。

- (2) 1. Sellers、2. Buyers (1. 売主、2. 買主、旧書式7～10行目)

(解説)

(イ)タイプ打ちするとき、売主、買主をそれぞれ1行にしておいた方が便利であるとの意見があったが、上下にするとどちらかが優先するようなイメージもでてくること、また、これだけスペースがあれば問題ないとの判断で左右対称に配置した。

- (3) 3. Vessel's name (3. 本船の名称、旧書式11行目)

(解説)

(イ)旧書式のままとした。

- (4) 4. Flag/Registry (4. 国旗／登録、旧書式12行目、38行目)

(解説)

(イ)旧書式第3条(b)では、“Flag”とは別に“Registry”の記入欄があったが、これは、“flag”と同じ内容となるので、同一欄に“4. Flag/Registry”とした。

- (5) 5. Class (5. 船級、旧書式12行目)

(解説)

(イ)旧書式のままとした。

- (6) 6. Built (year and builder's name) (6. 建造(年及び建造者名)、旧書式13行目)

(解説)

(イ)旧書式のままとした。

- (7) 7. Gross register tonnage (7. 登録総トン数、旧書式14行目)

(解説)

(イ)実務では、“Gross tonnage”と“net tonnage”を併記するので、この欄も“7. Gross/net register tonnage”としてはどうかとの意見があったが、“net”を書くことによって、数値の表記ミスが生じるおそれがあるので“Gross tonnage”だけを記載することとした。

(8) 8. Summer deadweight tonnage (8. 夏期載貨重量トン、旧書式14行目)

(解説)

(イ)この欄で突然“Summer deadweight tonnage”という細かい明細を記入させていること、船舶によっては“Summer deadweight tonnage”で表示しないものもあること、また、この数値を間違えると、本船と一致なくなり、架空の船舶の売買契約として、契約そのものを否定される可能性があることから、必要ないのではないかとの意見があった。しかし、重要なことは本船を特定することであり、他の欄から本船をほぼ特定できるものの、売買の目的物が何なのかといえば、貨物船を主におけば、何トンの“deadweight”の船舶なのかということであり、客船は別として“gross tonnage”よりも“deadweight”の方が取引上関心があること、逆にこの数値をしっかりと押さえていて欲しいということ、ほとんどの船舶は“deadweight”を記入できることに鑑み、この記載欄は残すこととした。特別な船舶に関しては、この欄にさらに付け加えて必要事項を記入すればよく、また船種については、必要ならば、“3. Vessel's name”の欄に工夫して“Tanker ……”等と記入するなど、それぞれのケースで当事者に任せることとした。

(ロ)“dead-weight”という表記は、“dead”と“weight”との間にハイフンを入れない“deadweight”という表記と両方使われているが、現在はハイフンを入れずに表記する方が多いので、“deadweight”と表記することとした。

(9) 9. Place/Date of superficial inspection, 10. Place/Date of class records examination (9.、10. 外観検査及びクラスレコードの精査の場所及び日時、旧書式5行目)

(解説)

(イ)“Place”だけでなく、“Date”も必要であるとの意見があり、“Place/Date of …”とした。また、これに加えて、“class record”についても、通常、本船上で行うものではなく、船級協会の事務所で、原本を見て行うことから、同様に“10. Place/Date of …”とした。

(10) 11. Purchase Price (11. 売買価格、旧書式16～17行目)

(解説)

(イ)Part IIで売買価格を“Purchase Price”と表示したため、この欄も“Purchase Price”とした。Part IIの第2条“PAYMENT”には、本来の“Purchase Price”という金銭的な意味ではなく、“Purchase money”という物理的な意味で使用されているが、“Price”でも金員そのものを表現できるため、“Purchase Price”とした。またこの金額は原則として“net”であり、銀行の送金手数料については、必要に応じて別途 Rider に記載することになる。

(11) 12. Place of closing (12. クロージングの場所、旧書式40行目)

(解説)

(イ)旧書式では、“Closing and exchange of documents”の場所を記入する欄があったが、“closing”と“exchange of documents”の場所は必ずしも一致しないし、“documents”に関しては、本船上で渡す物もあれば別の場所で渡す物もある。しかし、ここで重要なことは、取引の主要な手続の場所はどこかということであり、それは、“closing”の場所である。“closing”とは、支払いをなし、“documents”を手渡すことを意味する中古船売買における特殊な表現であり、現在では定着しているので、“and exchange of documents”という表現を削除することとした。なお、通常、ADDENDUMで、“documents”のうち、どれをどこで渡すのか明確に場所を特定しておく。

(12) 13. Delivery range (13. 引渡区域、旧書式42～43行目)

(解説)

(イ)旧書式のままとした。ただし、新書式で新たに規定した第6条水面下部検査で、これに関連する規定を設けた。

(13) 14. Delivery period and Cancelling Date (14. 引渡期間及びキャンセルング・デイト、旧書式43～44行目)

(解説)

(イ)“Delivery Date”には通常“duration”を記載するので“Delivery period”とし、Part IIでは別々に引用しているが、実務上、“Delivery Date”は、“Cancelling Date”まで続けて書くことが多いので、1Boxに記載することとした。

(14) 15. Places (15. 場所)

(解説)

(イ)Part II第2条で定義した“Banking days”や、第4条において、土曜日、日曜日、休日を除くとの規定があるが、売買契約では様々な国が一つの取引に関連してくるので、それがどこの国におけるものなのかを明確にするため、新たに記載欄を設けた。

(15) 16. Liquidated damages, per day (16. 1日あたりの予定損害賠償額、旧書式89行目)

(解説)

(イ)旧書式のままとした。

(16) The additional clauses, if any, numbered from 16 to [ ] shall be deemed to be fully incorporated into this Agreement. (第16条から [ ] 条の追加条項は、これがあるときは、そのまま本契約書に撰取されたものと看做す。旧書式139行目の下欄)

(解説)

(イ)旧書式のままとした。

(17) Box 下部 “It is mutually agreed that this Agreement shall be performed in accordance with the terms and conditions contained herein.” (両当事者は、本契約をここに規定された諸条件に従って履行することに合意した。)

(解説)

(イ)旧書式にはないものであるが、ボックス・レイアウトを採用することにより、署名欄を Part I に設けたことから、この署名欄の前にこの一文を記載した。

(ロ)他の集会所の書式には、Part I と Part II が抵触した場合についての文言が記載されているが、本契約書にタイプ打ちするとき、Part I 及び Part II の両方にタイプ打ちすることもあり、この場合どちらが優先するかといえば、それは全体から判断するものであるから、必ずしも Part I が優先するものではないため、その文言は記載しなかった。

(18) Signature (署名、旧書式最終欄)

(解説)

(イ)旧書式のままとした。

## 2. Part II

全条文について、Part I にそれぞれ記載欄を設けたため、記載の方式を変更した。その他の変更につき、以下、条文毎に説明する。

(1)日付

(旧) Date.....

(新) 削除

(解説)

(イ)日付については Part I に記載欄を設けたことから、Part II では削除した。

(2)前文

(旧) IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between the Sellers mentioned in (i) below (“the Sellers”) and the Buyers mentioned in (ii) below (“the Buyers”) that the Sellers shall sell and the Buyers shall buy the Vessel named in (iii) below with particulars mentioned in (iv)-(viii) below (“the Vessel”), which has been accepted by the Buyers as a result of their superficial inspection of the Vessel at... and examination of her Class Records, on the following terms and conditions:

(新) IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between the Sellers referred to in Box1 (“the Sellers”) and the Buyers referred to in Box 2 (“the Buyers”) that the Sellers shall sell and the Buyers shall buy the Vessel named in Box3 with particulars as referred to in Boxes 4-8 (“the Vessel”), which has been accepted by the Buyers following their superficial inspection of the Vessel and examination of her class records as referred to in Boxes 9and10 respectively on the following terms and conditions.

(訳) 1欄記載の売主(「売主」)と2欄記載の買主(「買主」)との間において、4欄から8欄までに記載された明細を有し、9欄及び10欄記載の場所・日時における外観検査及びクラスレコードの精査の結果、買主が承認した3欄記載の名称の船舶(「本船」)を、以下の条項及び条件によって、売主は売却し、買主は購入することが本日、相互に合意された。

(解説)

(イ)“superficial”という語は、曖昧であるとの意見もあるが、実務上はバラスト・タンクは見ないこと、エンジンは開放しないことなどを含め、検船項目を確認するため、特に問題はない。Norwegian Saleform (以下「NSF」)も“superficial”という語はないが、“without opening up”と規定していること、及び“superficial”がなくても実務上は変わらないが、今回これを削除すると、売主側に有利になったのではないかと誤解されるおそれがあるので、旧書式のままにすることとした。

(ロ)その他、英文の表記上の問題で、“as a result of their superficial inspection”を“following their superficial inspection”に、“Class Records”を“class records”に改めた。

(3) 1. 売買価格

(旧) 1. PRICE

The Purchase Price of the Vessel shall be...

(新) 1. PURCHASE PRICE

The purchase price of the Vessel (“the Purchase Price”) shall be as stated in Box 11.

(訳) 1. 売買価格

本船の売買価格(「売買価格」)は11欄記載の価格とする。

(解説)

(イ)旧条文では、以後に出てくる“Purchase Money”について特に定義がなかったが、本条に“Purchase Price”とあるので、今回これを定義し、見出し及び以後の“Purchase Money”を“Purchase Price”に統一した。

(4) 2. 支払い

(旧) 2. PAYMENT

(a) As security for the fulfilment of this Agreement, the Buyers shall pay a deposit of ten (10) per cent of the Purchase Money to a bank nominated by the Sellers within three (3) banking days from the date of this Agreement, in the names of the Sellers and the Buyers, Which shall be

paid to the Sellers as a part of the Purchase Money in the same manner as the ninety (90) per cent of the Purchase Money hereunder. Any interest earned on the deposit shall be for the Buyers' account and any bank charges on the deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers.

- (b) The Buyers Shall remit the balance of the Purchase Money by telegraphic transfer to the said bank immediately after the Notice of Readiness for Delivery is tendered by the Sellers as per clause 7 of this Agreement. This balance shall be paid out to the Sellers together, with the said ten (10) per cent deposit against the Protocol of Delivery and Acceptance being duly signed by the representatives of both parties at the time of delivery of the Vessel.

(新) 2. PAYMENT

- (a) As security for the fulfilment of this Agreement, the Buyers shall remit a deposit of ten (10) percent of the Purchase Price (“the Deposit”) to a bank nominated by the Sellers within three (3) banking days (being days on which banks are open for the transaction of business in the place stated in Box 15 (“Banking Days”)), from the date of this Agreement, in the names of both the Sellers and the Buyers. Any interest earned on the Deposit shall be credited to the Buyers. Bank charges on the Deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers. The Deposit shall be paid to the Sellers as a part of the Purchase Price in the same manner as the balance of the ninety (90) per cent of the Purchase Price as provided for hereunder.
- (b) The Buyers shall remit the balance of the Purchase Price by telegraphic transfer to the said bank immediately after the Notice of Readiness for Delivery is tendered by the Sellers as per clause 7 of this Agreement. The balance shall be paid to the Sellers together with the Deposit against the Protocol of Delivery and Acceptance being duly signed by a representative of each party at the time of delivery of the Vessel.

(訳) 2. 支払い

- (a) 買主は、本契約の履行の担保として、本契約締結日から3銀行営業日（15欄記載の場所において、銀行が取引業務を行う日、「銀行営業日」）以内に、売主の指定する銀行に、売主及び買主の共同名義で、売買価格の10%の預託金（「預託金」）を送金する。預託金に発生した利息は買主が取得する。預託金にかかる銀行手数料は、売主及び買主がそれぞれ均等額を負担する。預託金は、以下に規定する売買代金の90%の残金と同様の方法で、売買代金の一部として、売主に支払われる。
- (b) 買主は、売主が本契約第7条に従って引渡準備完了通知を提出した後速やかに、前項記載の銀行に、売買代金の残額を電信送金する。この残額は、前項の預託金とともに、本船の引渡時に各当事者の代表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。

(解説)

- (イ) “Banking days” についての定義を挿入した。
- (ロ) (a)の10%の“deposit”は、買主の契約違反があったとき、売主の“loss”が10%以下であっても買主はその“deposit”を没収される。8条と14条の“deposit”は同じものを指すので“Deposit”と表示した。我が国の銀行口座に送金する場合、買主名義の非居住者口座に送金し、銀行に対してその金員を引出す手続を指示しておくのが通常の実務である。
- (ハ) “immediately” という語は、曖昧であるから、具体的な日数を入れてはどうかという意見があったが、実務上は、引渡の前から当事者間で連絡を取り合い、いつ頃引き渡せるか双方とも分かっており、送金を要求した後で、NORをテンダーして、両者いつでも受け渡しをしてもよいという状況にあるの

が通常であるから、その後何日間か待つ理由がないこと、及びこの語を使用したのは、NOR のテンダー後に送金すると、ニューヨークを経由する場合 2～3 日遅れることがあり、テンダーする時には買主の口座に送金されていて (4 条(c))、テンダーと同時に引渡すのが理想的であるといったことを考慮して、この語についてはそのままとした。

(イ)90%の残金の送金に関しては、当然買主の金であるから、“deposit”との関係で“in the Buyers name”と入れたほうがよいのではないかと意見もあったが、実務上、この点については、銀行に対する“instruction”に入れてあり、当然のことなので挿入しないこととした。

(ロ) “notice of readiness for delivery”は重要な書類であるため、“Notice of Readiness for Delivery”とし、以降全て統一した。

(5) 3. 証書類

(旧) 3. DOCUMENTATION

At the time of delivery of the Vessel, the Sellers shall furnish the Buyers with the following documents:

- (a) the Bill of Sale, duly attested by a Notary Public, specifying that the Vessel is free from all debts, encumbrances and maritime liens,
- (b) a letter from the Sellers undertaking to supply a Deletion Certificate from the Registry promptly after the Vessels delivery, and
- (c) such other documents as may be mutually agreed.

Closing and exchange of documents shall take place at...

(新) 3. DOCUMENTATION

(a) At the time of delivery of the Vessel, the Sellers shall provide the Buyers with the following documents:

- (i) the Bill of Sale, duly notarized by a Notary Public, specifying that the Vessel is free from all debts, encumbrances, mortgages and maritime liens; and
- (ii) a letter from the Sellers undertaking to supply a Deletion Certificate from the Registry stated in Box 4 as soon as practicable after the Vessel's delivery; and
- (iii) such other documents as may be mutually agreed.

(b) Upon delivery the Buyers and the Sellers shall execute and exchange a Protocol of Delivery and Acceptance, thereby confirming the date and time of delivery of the Vessel.

(c) Closing shall take place at the place stated in Box 12.

(訳) 3. 証書類

(a) 本船引渡しの際、売主は、以下の証書類を買主に提供する。

- (i) 一切の債務、担保、抵当権及び海事先取特権のないことが明記され、公証人によって適正に公証された売渡証書
- (ii) 本船の引渡後、速やかに4欄記載の登録からの抹消証書を提出することを約した売主の書状、及び
- (iii) 当事者が合意したその他の書類。

(b) 本船の引渡しの際、買主と売主は、船舶受渡協定書を作成し交換する。それにより、本船の引渡しの日時を確認する。

(c) クロージングは、12欄記載の場所で行う。

(解説)

(イ) “... duly attested by a Notary Public, ...” については、“attested” という文言を厳密に解釈すると、

不都合が生じること、数は少ないが、小さい船であれば“notarize”だけのこともあり、売主としては、その方が便利であることから、“duly attested by”を“duly notarized by”とした。

(ロ) “... Registry promptly after ...”については、今まで“promptly”を用いてきたが、実務上この証書は、promptlyには発行されないもので、“as soon as practicable”と変更した。

(ハ) “Protocol of Delivery and Acceptance”については、2条の“PAYMENT”の条件になっているので、その作成を契約上の証書類の一つとして言及することとした。

(6) 4. 引渡場所及び期間

(旧) 4. DELIVERY PLACE AND TIME

(a) The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers at/in ... not before ..., and not later than ... (“the cancelling date”).

(b) in the event the Sellers fail to make the Vessel ready for delivery on or before the cancelling date, the Buyers shall have the option of maintaining or cancelling this Agreement, provided such option shall be declared in writing within forty-eight (48) hours (Saturdays, Sundays and Holidays excepted) from the cancelling date. However, any delay not exceeding thirty (30) days caused by force majeure and/or by repairs in order to pass the inspection under clause 6 of this Agreement shall be accepted by the Buyers.

(c) The Sellers shall keep the Buyers informed of the Vessel’s itinerary and give the Buyers thirty (30) /fifteen (15) /seven (7) /three (3) days notice of approximate expected place and date of readiness for delivery.

(新) 4. DELIVERY PLACE AND TIME

(a) The 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.

(b) The Sellers shall keep the Buyers informed of the Vessel’s itinerary and give the Buyers thirty (30), fifteen (15), seven (7) and three (3) days notice of the expected date and place of readiness for delivery.

(c) In the event that the Vessel is not ready for delivery on or before the Cancelling Date, the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement, provided such option shall be exercised in writing within two (2) Working Days (which shall be the days not falling on Saturdays, Sundays or a public holidays in the place stated in Box 15) from the Cancelling Date. However, if the failure to deliver the Vessel is caused by any event over which the Sellers have no control, then the Cancelling Date shall be extended by the corresponding time lost due to such event but in no case shall such extension be for a period of more than thirty (30) days.

(d) In the event the Buyers do not elect to exercise the option to cancel this Agreement in accordance with sub-clause (c) above, they shall have the right to designate a new date for delivery of the Vessel, provided such right is exercised in writing within two (2) Working Days from the Cancelling Date and such designated date shall be the new Cancelling Date as if stated in Box14. However if no new Cancelling Date is designated by the Buyers in accordance with this sub-clause there shall be no further Cancelling Date and the Sellers shall deliver the Vessel as soon as practicable

(e) Notwithstanding the exercise of due diligence by them, if the Sellers anticipate that the



Vessel will not be ready for delivery by the Cancelling Date, (whether it be the first agreed Cancelling Date or any subsequent Cancelling Date as provided for in sub-clause (d) above), then the Sellers may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and proposing that that date shall be the new Cancelling Date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option to cancel this Agreement, provided such option is exercised in writing within two (2) Working Days from the receipt of the aforesaid notification from the Sellers. If the Buyers do not exercise the option to cancel this Agreement, the date proposed by the Sellers shall be the new Cancelling Date as if stated in Box 14.

(訳) 4. 引渡場所及び期間

- (a) 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「キャンセルング・デイト」とする。
- (b) 売主は、買主に対して、本船の航海予定を通知し、かつ引渡準備完了の予定される日時及び場所について、30日前、15日前、7日前及び3日前の通知を行う。
- (c) 売主が、キャンセルング・デイトまでに本船の引渡準備を完了しなかったときは、買主は、キャンセルング・デイトからワーキング・デイ2日以内（ワーキング・デイとは、15欄記載の場所における土曜日、日曜日及び公の休日を除く日）に、書面によって行使することを条件として、本契約を解除する権利を有する。ただし、引渡しの遅延が売主の制御できない事由による場合は、キャンセルング・デイトは30日を限度として、その売主の制御できない事由によって喪失した期間延期する。
- (d) 買主が、前記(c)項に従って本契約の解除権を行使しなかったときは、買主は、新たな本船の引渡日を指定する権利を有する。ただし、その権利は、キャンセルング・デイトからワーキング・デイ2日以内に書面によって行使されなければならない。指定された日は、新たなキャンセルング・デイトとして14欄に記載されたものとする。買主が、本項に従って新たなキャンセルング・デイトを指定しないときは、キャンセルング・デイトはないものとし、売主はできるだけ速やかに本船を引渡す。
- (e) 売主が、相当の注意を尽くしたにもかかわらず、本船がキャンセルング・デイト（当初合意されたキャンセルング・デイトであると、その後前記(d)項により指定されたキャンセルング・デイトであるとを問わず）までに引渡準備を完了することができないと予想されるときは、売主は、買主に対して、本船の引渡準備が完了すると予想される日時を書面により通知し、その日時をキャンセルング・デイトとするよう提案することができる。買主は、そのような通知を受領したときは、本契約を解除する権利を有する。ただし、そのような権利は、売主からの前述の書面を受領してからワーキング・デイ2日以内に書面によって行使されなければならない。買主が、本契約を解除する権利を行使しなかったときは、売主により提案された日が、新たなキャンセルング・デイトとして14欄に記載されたものとする。

(解説)

(i)旧書式では、買主が、48時間以内に本契約を解除する権利を行使しない場合どうなるか不明であったため、(c)項にキャンセルング・デイトまでに間に合わなかった場合に買主が解除するかどうかを売主に通知する義務を課し、(d)項にそのオプションを行使しないときに買主が新たなキャンセルング・デイトを指定できる旨、また(e)項に売主があらかじめキャンセルング・デイトに間に合わないことが分かっている場合に、新たなキャンセルング・デイトを提案できる旨、規定した。売主の提案した日が買主側で了承できないときは解除することになるが、買主が新たなキャンセルング・デイトを指定し

ない場合は、そのままキャンセル・デイトのない状態で契約が継続する。買主が与えられた権利を行使しないのであるから、買主にとって不安定な状態に置かれたとしても、やむを得ない。引渡しについての“expected day”については、英米法上は契約の“condition”として非常に重要なものであるが、定期傭船に出している船舶の場合、実務上C/Pの返船の期間をそのまま挿入するため、売主はコントロールできない。NSFを使うときでも“expected day”を消すのが実情であり、NIPPON-SALEを使用する実務者には馴染まないため、これを挿入しなかった。本書式の場合、キャンセル・デイトをミスした場合については、“Sellers shall have no control”（第8条、旧書式では“force majeure”）等の免責事由がある場合を除き、14条の“DEFAULT AND COMPENSATION”が適用される。

(ロ)旧書式の“... forty-eight (48) hours (Saturdays, Sundays and Holidays excepted)...”は、どこのHolidaysなのか明らかでなかったため場所を明確にし、時間単位とする程細かくないことを考慮し、“two (2) Working Days (which shall be the days not falling on Saturday, Sunday or a public holiday in the place stated in Box 15)”として定義を記し、日単位で以下統一した。なお、この場合の初日は、算入されない。

(ハ)英文の表記について“thirty (30)/ fifteen (15)/ seven (7) / three (3) days notice of...”を“thirty (30), fifteen (15), seven (7) and three (3) days notice of...”とした。

(7) 5. 引渡しの状態

(旧) 5. DELIVERY CONDITION

The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel substantially in the same condition as when the Vessel was inspected by the Buyers at the place mentioned in the preamble, fair wear and tear excepted, free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class with all her class, national and international trading certificates clean and valid at the time of delivery.

(新) 5. DELIVERY CONDITION

(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, but free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class and with all her class, national and international trading certificates clean and valid at the time of delivery.

(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.

(訳) 5. 引渡しの状態

(a) 売主は、通常の損耗を除き、本船が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上同様な状態で、本船を買主に引渡す。ただし、引渡しの時に、未処理の指定事項及び現在の船級を損なう海難損傷がない状態で、留保事項がなく有効な船級証書、国内及び国際航行に必要なすべての証書類とともに引渡す。

(b) 本契約に従って本船が引渡され、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欠陥若しくは誤謬についても、かつ本船の現状に関するいかなる瑕疵についても（かかる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。

(解説)

(イ)法的には中古船であっても正常な船舶を引渡さなければならないという瑕疵担保責任があるが、本条はこの責任を制限するものである。実務上は“protocol”にサインした時点で、後は一切売主は責任を負わない。通常“protocol”にはそうした文言を挿入する。外観検査で発見できないような瑕疵がある場合、あるいは検査時に貨物が積んである等の理由で船内を見ることができなかった場合もあろうが、物理的に発見できないこともあれば検査官が見逃すこともあるので一定の規定を定める必要がある。本条により、買主から「外観検査時と“same condition”ではない」という証明がない限り「有姿のまま (as is)」の引渡しでよいこととなる。実務では、検査時の状態と違う場合は、買主が拳証責任を負う旨の特約を必ず入れている。

(ロ) “free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class” については、77年の改定の際に、これは書類上の“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。なお、実務では“on record”と入れる。

(イ)旧書式の9条は、前段が危険負担の問題で、後段が瑕疵担保責任の免責規定となっており、一貫していなかったため、今回の改定では、瑕疵担保責任及び免責規定を本5条におき、9条は危険負担と所有権の移転についての規定とした。

(ニ)「本船の瑕疵が発見できるか否かにかかわらず」という意味で“discoverable”を使用する案もあったが、“apparent”とそれに対応する語“latent”を用いた。

#### (8) 6. 水面下部検査

##### (旧) 6. DRYDOCKING

For the inspection by the Classification Society mentioned in (v) of the preamble of the Vessel's bottom and other underwater parts below the summer load Line (“bottom and other underwater parts”), the Sellers shall place the Vessel in drydock at the port of delivery or near thereto prior to delivery.

If the rudder, propeller, bottom or other underwater 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 the 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 drawn, made good or renewed.

The expense of putting the Vessel in and taking her out of drydock and the drydock dues including the fee of the Classification Society's surveyor shall be paid by the Buyers unless the rudder, propeller, bottom, other underwater 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.

##### (新) 6. UNDERWATER INSPECTION

(a) The Sellers may deliver the Vessel without drydocking, subject to the following provisions.

(b) Prior to delivery of the Vessel the Buyers shall have the right to have divers approved by a classification society referred to in Box 5 (“the Classification Society”), carry out an inspection of the Vessel’s underwater parts below the summer load line in the presence of a surveyor of the Classification Society arranged by the Sellers. Such inspection, if any, is to be at the Buyers’ arrangement, risk and expense and is not to interfere with the Vessel’s operation and delivery schedule.

(c) The Buyers shall give a written notice of their intention to have an underwater inspection carried out within two (2) days from the receipt of the seven (7) days notice stipulated in sub-clause (b) of Clause 4. If the Buyers fail to give such a written notice within two (2) days, they shall lose their right to have an underwater inspection.

(d) Upon receipt of the Buyers’ notice the Sellers shall arrange with the Classification Society to carry out an underwater inspection. The cost of the underwater inspection shall be borne by the Buyers unless damage affecting the class is found, in which case the Sellers shall bear the cost.

(e) Should any damage affecting the class be found by such divers’ inspection the following shall apply;

(i) where the damage is of such nature that repairs are not required prior to the next scheduled drydocking by the Classification Society, then the Sellers and the Buyers shall each select a reputable shipyard in the Delivery Range stated in Box 13 or near thereto and obtain from such shipyard a quotation for the cost of repairs of the damage. Each quotation is to be for the direct repair costs of the damage only and is not to include the cost of dockage and general service expenses. The Sellers shall then have the option to either repair the damage prior to delivery of the Vessel or deliver the Vessel without the damage being repaired with a reduction from the Purchase Price of the estimated cost of repairs. The estimated cost of repairs shall be defined as the average of the two quotations obtained from the two shipyards;

(ii) where the damage is of such nature that repairs are required prior to the next scheduled drydocking by the Classification Society, then the Sellers shall repair the damage at their cost and expense and to the Classification Society’s satisfaction.

(f) In the event that the Vessel is drydocked to effect repairs of damage in accordance with sub-clause (e) hereof, the Sellers shall have the right to designate the drydock place as the new delivery place if such drydock place is within the Delivery Range stated in Box 13. In such event the Buyers shall have the right to clean and paint the underwater parts of the Vessel at their risk and expense and without interfering with the work of the Sellers and a surveyor of the Classification Society and without affecting the Vessel’s delivery schedule. However if the Buyers’ work in drydock is still in progress when the Sellers have completed their work, then the additional docking period necessary for completing such work shall be at the Buyers’ risk and expense, in which event the Sellers shall have the right to tender a Notice of Readiness for Delivery on or after completion of their work.

(g) If repairs are required in accordance with sub-clause (e) hereof, then the Cancelling Date shall be extended by the corresponding time lost to effect such repairs provided that such extension shall not in any event exceed thirty (30) days.

(訳) 6. 水面下部検査

(a) 売主は、本船を以下の規定に従って、乾ドックに入渠させることなく引渡すことができる。

- (b) 本船の引渡前に、買主は、5欄記載の船級協会の承認する潜水夫により、売主の手配した船級協会の検査官立会の下で、夏季満載喫水線以下の水面下部の検査を実施する権利を有する。この場合、そのような検査は、買主の手配、危険及び費用により、本船の航行及び引渡日程を妨げずに行う。
- (c) 買主は、第4条(b)項の7日前通知の受領から2日以内に、水面下部検査を行う意思を書面によって通知する。買主が、そのような書面による通知を2日以内に提出しなかったときは、買主は水面下部検査を行う権利を失う。
- (d) 売主が、買主の同通知を受領したときは、売主は、同船級協会に対して、水面下部検査を行う手配をする。水面下部検査の費用は、船級に影響を与える損傷が発見されなかった場合は買主が負担し、船級に影響を与える損傷が発見された場合は売主が負担する。
- (e) 本船の現在の船級を損なう損傷が、潜水夫による検査によって発見されたときは、以下の規定を適用する。
- (i) 損傷が、船級協会による次回の検査まで修繕を要求されない性質のものである場合、売主及び買主は、各々、13欄記載の引渡区域又はその近辺の優良な造船所を選出し、それらの造船所からその損傷の修繕費見積りを入手する。この見積りはその修繕に直接かかる経費に限り、ドック料（入渠、渠中、出渠費用）及びその付帯サービスにかかる費用を含めない。売主は本船の引渡前に修繕するか、修繕せずに売買価格からその修繕見積額を差引いて本船を引渡すかの選択権を有する。修繕見積額は前述の2カ所の造船所から入手したものの平均とする。
- (ii) 損傷が、船級協会による次回の検査よりも前に修繕を要求される性質のものである場合、売主は、自己の費用で、船級協会が満足するよう修繕する。
- (f) 本船が、前記(e)項に従い、損傷の修繕のために乾ドックに入渠した場合は、その乾ドックが13欄記載の引渡区域内にあるときは、売主は、その乾ドックを新たな引渡場所に指定する権利を有する。この場合、買主は、売主及び船級協会の検査員の作業を妨げることなく、かつ本船の引渡日程に影響することなく、自己の危険と費用で、本船の水面下部を清掃し塗装する権利を有する。ただし、売主が作業を完了した時に、買主の乾ドックでの作業が継続しているときは、その作業を完了するのに必要な追加入渠時間について買主が危険と費用を負担し、売主は自己の作業の完了後、本船渠中のまま引渡準備完了通知を出す権利を有する。
- (g) 上記(e)項に従って修繕が必要な場合、キャンセルング・デイトはその修繕を行うのに必要な相応の時間だけ延期される。ただし、この延期はいかなる場合も30日を超えない。

(解説)

- (i)実務上、現在は、特別な事情がない限りドライ・ドックをしないので、本条項は全面的に改定した。
- (ii)(a)では、本船がドライ・ドックなしに引渡すことができるという規定をおいた。
- (iii)(c)では、買主が“divers’ inspection”を行うか否か通知を出すことを義務づけた。なお、“divers’ inspection”については、水が濁っていてできないような場合までカバーすることは困難なため、そのような場合はRiderで処理することになる。
- (iv)(d)では、検査は売主である船主が船級協会に申請しないと行えないから、売主が手配することを明記したが、実務上費用負担は潜水夫による検査費用も船級協会の検査官の費用も、ダメージがなければ買主負担、ダメージがあれば売主負担であるので、その趣旨を明確に規定した。なお、ダメージが、修繕を要請するか否かの基準については船級協会の判断によるので、単に“affecting the class”とした。
- (v)ダメージが発見されたときは、(e)として、そのダメージが次回のドライ・ドックまでに修繕する必要のないものである場合と、それまでに修繕する必要のある場合とに分けて規定した。また、本項では、

金銭で処理する場合、その金額の算定基準を定め、売主側で引渡し時に修繕するか“cash”で清算するか選択できるものとした。“shipyard in the Delivery Range... or near thereto”については、例えばこの引渡区域が米国であった場合は、修繕費用は日本の4～5倍になってしまうとの意見や、どこまでが“or near thereto”なのかこの規定によると明確でないとの意見があった。しかし、スタンダードフォームである以上、ドライ・ドックを日本に限定することはできないし、また、“or near thereto”については、本契約書を使う当事者にこの点について注意を喚起し、Riderで処理してもらうこととした。

(f)について、実務では、契約書に引渡区域を広く記載するが、実際の引渡予定通知では場所を指定しているので、その特定の場所で引渡さなければならない。しかし、実務を反映し、ダメージがあり、ドライ・ドックで修繕を行った場合は、それが引渡区域内のドックであれば、指定した特定の場所ではなく、そこを新たな引渡地と指定できる権利規定を設けた。さらに、買主の都合でドライ・ドックの作業が長引いた場合については、NORのテンダーはドライ・ドック中ではできないという慣行がある一方、売主は自分の修繕が終わったのにNORをテンダーできないということになれば、一旦ドライ・ドックから出し、引渡しを行ってから、買主は本船を再びドライ・ドックに入れて修繕を行うようという不都合が生じるため、買主がそのまま修繕する代わりに、その間のドライ・ドック費用を買主が負担することとした。

(g)では、修繕完了後の本船は、引渡の場所へ向かうのか、あるいは全く別な場所で引渡されるのか等により、修繕の影響が様でないが、実際に失った時間だけ30日を限度としてキャンセルング・デイトを延ばすこととした。

(h)英文の表記については「船級協会」を“the Classification Society”と統一し、「船級」の“the class”と混同しないようにした。

(9) 7. 引渡準備完了通知及び損害賠償額の予定

(旧) 7. NOTICE OF READINESS AND LIQUIDATED DAMAGES

When the Vessel has been approved by the Classification Society's surveyor following 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 three (3) banking days from the day of the receipt of such notice inclusive.

In the event of the Buyers not taking delivery of the Vessel within the period specified above, the Buyers shall pay to the Sellers the sum of ... per day as liquidated damages, but such detention shall not exceed ten (10) days.

(新) 7. NOTICE OF READINESS AND LIQUIDATED DAMAGES

(a) When the Vessel becomes ready for delivery, the Sellers shall tender to the Buyers a Notice of Readiness for Delivery.

(b) The Buyers shall take over the Vessel within three (3) Banking Days from the day of receipt of such Notice of Readiness for Delivery.

(c) In the event the Buyers do not take delivery of the Vessel within the period specified above, the Buyers shall pay to the Sellers for each day of the delay up to the tenth (10th) day of the delay the liquidated damages as stated in Box 16. If the delay exceeds ten (10) days then the Sellers shall have the right to cancel this Agreement and claim damages for their losses flowing therefrom.

(訳) 7. 引渡準備完了通知及び損害賠償額の予定

- (a) 本船の引渡準備が完了したときは、売主は、買主に対して引渡準備完了通知を提出する。
- (b) 買主は、引渡準備完了通知受領の日から3銀行営業日以内に本船を受領する。
- (c) 買主が上記期間内に本船を受領しなかったときは、買主は、10日を限度として、1日あたり16欄記載の料率で、予定された損害賠償金を売主に支払う。当該遅延が10日を超えたときは、売主は本契約を解除し、よって生じた損害の賠償を請求する権利を有する。

(解説)

(イ)旧書式においては“Class”の承認により本船は“ready for delivery”となるという規定を設けていたが、前条のドライ・ドックの規定を変更したことに伴い、この規定を削除した。

(ロ) “... the Sellers shall tender...”の部分については、売主は本船の引渡準備完了後直ちに NOR をテNDERしなければならぬわけではない。一方で、約定の引渡期間のタイミングに合わせて出すものであるため、本船が“ready”になったからといって、引渡期間より何日も前に出すことはできない。3日目の引渡予定通知に関しても、それはかなり拘束力の強いものと考えらるべきであるから、予定される引渡日の通知が“definite”と規定されていないからといって、その通知提出後3日間を経過する前に NOR を出してもよいという解釈はできない。また、“4. DELIVERY PLACE AND TIME”に基づき、3日目の引渡予定通知を出していても、本条項の NOR は、引渡し的前提としてのものであるため、ここでまた別途 NOR を出さなければならない。

(ハ)旧書式の“... shall not exceed ten (10) days.”については、この10日間の意味について、買主は違約金を支払えば、引渡しを10日間引き延ばす権利があるという意味なのか、買主の契約違反には変わりなく、売主側からの遅延に対する違約金の請求とは別に本契約を解除できるのか、明確でなかった。しかしこの10日間は“Demurrage”の性格をもっているもので、本書式特色の一つでもある。この点、NSF は、3日間が過ぎれば即解除と厳しいものになっている。そこで、「10日間は、売主は解除できない代わりに、買主は“liquidated damages”(予定損害賠償額)を支払わなければならない、遅延が10日を超えてはじめて売主は解除することができ、また損害賠償請求もできる」と規定し、10日間は買主の権利として認め、その部分については“liquidated damages”を支払い、それ以降は期間に対する利益を失い、したがって売主は解除できるとの趣旨を明確にした。ただし、この買主の権利は、90%の支払いをすることが条件となるのか否かにつき、本書式の特徴として、売主としては3日間の経過で終わらせたくないため、多少引渡しが遅れても契約を履行させるべく、柔軟に対応できるように規定したものであり、10%の“Deposit”を全ての担保とし、90%については入金されていなくても、本条の適用があるものとするべきではないかとの意見もあった。しかし、実務上この違約金は毎日入ってくるものではなく、また、代金の90%が入金されていればよいが、そうでない場合には、90%も入っていないまま10日間待ち、その後買主が買わないと言ってくるということが起こり、何の担保もなしに最終的に13日間も猶予を与えることになるから、90%の入金がない場合はこの規定は適用されず、14条の買主の契約不履行として扱うこととした。なお、10日の間に買主が履行しないことが明らかな場合(履行拒絶あるいは履行不能)は、この条項の問題ではなく、契約の一般的解除事由として処理され、また、NOR 提出の後、たとえ何の反応がなくても、履行しないことが明らかでなければ、売主は10日間待たなければならない。

(ニ)旧書式の“detention”という文言は適当でないため、“delay”とした。

(10) 8. 全損及び不可抗力

(旧) 8. FORCE MAJEURE

Should the Vessel become an actual or constructive total loss before delivery or not be able to be delivered through outbreak of war, political reasons, restraint of Governments, Princes or People, or any other cause which either party hereto cannot prevent, this Agreement shall be

deemed to be null and void, and the deposit shall at once be returned in full to the Buyers.

(新) 8. TOTAL LOSS AND FORCE MAJEURE

Should, before delivery, the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss (not being a result of an act or omission of the Sellers committed with the intent to cause such total loss or recklessly and with knowledge that such total loss would probably result therefrom), or should the Vessel not be able to be delivered before the Cancelling Date through the outbreak of war, the restraint of Governments, Princes or People, political reasons or any other cause over which the Sellers have no control, then this Agreement shall be null and void and neither party shall be liable to the other. In such event the Deposit together with interest accrued thereon, if any, shall be immediately released in full to the Buyers.

(訳) 8. 全損及び不可抗力

本船が引渡前に全損、推定全損若しくは合意全損となったとき（ただし、売主の故意による作為、不作為若しくは不注意にかつそのような全損が生ずるのであるという認識の下での売主の作為若しくは不作為による結果を除く）、又は戦争の勃発、政府その他の主権者による抑留、政治的理由等、売主が制御できない一切の事由によって、キャンセルング・デイトまでに本船を引渡すことができなくなったときは、本契約は無効とし、いずれの当事者も相手方に対していかなる責任も負わない。そのような場合は、預託金は、生じた利息とともに、速やかに買主に返還される。

(解説)

(イ)本条項は、契約が一定の事情により履行できなくなった場合、両者とも責任を負わないという趣旨であり、旧条項が“FORCE MAJEURE”に該当しない事由によって生じるところも扱っていることから、見出しを“8. TOTAL LOSS & FORCE MAJEURE”に改めた。“TOTAL LOSS”については、海上封鎖された場合や事故等で本船を修繕する方が費用のかかる場合など、推定全損として扱う場合も含め、また“FORCE MAJEURE”については、しっかりとした法律概念ではないので、旧書式同様、例示した。

(ロ)「本船が全損となった場合、ただし、…」という、例外部分（条文ではカッコ内）について、今日の海事における基本的な傾向は、全損が、故意又は故意に近い行為（reckless conduct）により惹起された場合には、免責を認めないというものであるため、船主責任制限条約あるいはヘーグ・ヴィスビー・ルールにおいて、責任制限の適用のない除外条項に使用されている文言をそのまま準用した。

(ハ)“and neither party shall be liable to the other”については、本船の定期傭船者が、買主として本契約の当事者となる場合もあり、その場合、買主が本船を支配し、引渡し前に危険な地域に仕向ける場合もあるので、“neither party”として、本条が適用になるときは売主も買主に対して請求権を失う旨規定した。

(ニ)“Deposit”については、その所有権が買主にあることを明確にするため、“returned”を“released”と変更し、利息の取扱いについても規定した。

(11) 9. 権利及び危険の移転

(旧) 9. ALLOCATION OF RISK

The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, and after the delivery of the Vessel in accordance with this Agreement the Sellers shall have no responsibility for any possible fault or deficiency of any description.

(新) 9. TRANSFER OF TITLE AND RISK

Title and risk to the Vessel, together with everything belonging to her, shall pass to the Buyers upon both payment of the Purchase Price and delivery of the Vessel having occurred. Delivery



of the Vessel shall be deemed to take place at the date and time specified in the Protocol of Delivery and Acceptance.

(訳) 9. 権利及び危険の移転

本船の権利及び危険は、すべての付属品とともに、売買代金の支払い及び本船の引渡しが行われた時に、買主に移転する。本船の引渡しは、船舶受渡協定書に記載された日時に行われたものと看做す。

(解説)

(イ)旧書式後段の瑕疵担保責任に関する規定については、第5条“DELIVERY CONDITION”に移行したため、ここでは削除した。

(ロ)実務では、“protocol”に、“and after delivery the risk shall pass to the Buyers”といった文言を必ず挿入していることに鑑み、引渡しにより、リスクが買主に移ることを明記した。また、實際上、送金時刻と引渡しが20分～30分ずれるということもあるが、実務では、本船の状況等すべてを確認し、“protocol”に時刻を入れ、サインするため、この時間を本船の引渡時と看做すとして、所有権の移転の時期についても明確に規定した。また、これに伴い、見出しを“9. ALLOCATION OF RISK”から“9. TRANSFER OF TITLE AND RISK”に変更した。

(12) 10. 付属品及び燃料油

(旧) 10. BELONGINGS AND BUNKERS

The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel with everything belonging to her at the time of the superficial inspection mentioned in the preamble including all spare parts, stores and equipment, on board or on shore, used or unused, except such things as are in the normal course of operations used during the period between the superficial inspection and delivery. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Buyers shall take over and pay the Sellers for remaining bunkers and unused lubricating oils at last purchased prices evidenced by supporting vouchers. Payment under this clause shall be made on or prior to delivery of the Vessel in the same currency as the Purchase Money. The Sellers shall provide an inventory list for the Buyers at the time of delivery.

(新) 10. BELONGINGS AND BUNKERS

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, except such things as are in the normal course of operations used during the period between the superficial inspection and delivery. The Sellers shall provide the Buyers with an inventory list at the time of delivery. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Buyers shall take over and pay the Sellers for the remaining bunkers and unused lubricating oils at the last purchased prices evidenced by supporting vouchers. Payment under this clause shall be made on or prior to delivery of the Vessel in the same currency as the Purchase Price.

(訳) 10. 付属品及び燃料油

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。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。売主は、引渡時に、買主に属具目録を提供する。輸送費用が必要なときは、買主の負担とする。買主は、残存燃料油及び未使用潤滑油を受け取り、証拠書類によって証される最終の売買価格でその代金を売

主に支払う。本条の支払いは、本船の引渡時又はそれ以前に、売買価格の通貨と同一の通貨でなされる。

(解説)

(イ)旧書式のままとした。

(ロ) “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、その判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。なお、法定備品について検船時に足りなかったものがあれば、売主が追加することになる。

(ハ) “same currency” については、実務上はレートを決めて換算していることから、そのままとした。

(ニ) “last purchased prices” については、実務上 “Delivery port” での時価ということもあるが、証明することが難しく、実際は買った時の納品書と請求書に金額が書いてあるためそれを使う。バージ代もその中に含まれていることがあり、もめることがあるため、通常は Rider で、含むかどうかを明記する。

(13) 11. 売買からの除外品

(旧) 11. EXCLUSIONS FROM THE SALE

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 similar unmarked items. Books, cassettes and forms etc., exclusively for use on the Sellers' vessels, shall be taken ashore before delivery. Personal effects of the Master, Officers and Crew including slop chest and hired equipment, if any, are excluded from this sale and shall be removed by the Sellers prior to delivery of the Vessel.

(新) 11. EXCLUSION FROM THE SALE

The 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. Books, cassettes and forms etc., exclusively for use by the Sellers on the Vessel, shall be taken ashore before delivery. Personal effects of the Master, Officers and Crew including slop chest, and hired equipment, if any, are excluded from this sale and shall be removed by the Sellers prior to delivery of the Vessel.

(訳) 11. 売買からの除外品

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。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は、本船の引渡前に陸揚げする。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があるときは、本売買の対象外とし、売主は、本船の引渡前に撤去する。

(解説)

(イ)一部表記について “adequate number of similar” を “equivalent number and type of similar” に、“exclusively for use on the Sellers' vessels” を “exclusively for use by the Sellers on the Vessel” とした他は、旧書式のままとした。

(14) 12. 船名その他の変更

(旧) 12. CHANGE OF NAME ETC.

The Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter the funnel markings upon

delivery of the Vessel.

(新) 12. CHANGE OF NAME ETC.

The Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter the funnel markings upon delivery of the Vessel.

(訳) 12. 船名その他の変更

買主は、本船の引渡時に、本船の船名を変更し、ファンネルマークを改めることを保証する。

(解説)

(イ)旧書式のままとした。

(15) 13. 担保物権その他

(旧) 13. ENCUMBRANCES ETC.

The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel free from all debts, encumbrances and maritime liens. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of claims made against the Vessel in respect of liabilities incurred prior to the time of delivery,

(新) 13. ENCUMBRANCES ETC.

The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel free from all debts, encumbrances, mortgages and maritime liens. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all claims of whatever nature made against the Vessel in respect of liabilities incurred prior to the time of delivery.

(訳) 13. 担保物権その他

売主は、いかなる債務、担保物権、抵当権及び海事先取特権もない状態で、本船を買主に引渡す。売主は、引渡前に生じた責任に関して、本船に対してなされるいかなる請求についても、買主に補償することをここに保証する。

(解説)

(イ) “all debts, encumbrances and maritime liens.” について、旧書式には “mortgages” が明定されていなかったが、実際上はこれが最も重要であるので今回挿入した。

(16) 14. 不履行及び補償

(旧) 14. DEFAULT AND COMPENSATION

Should the Buyers fail to fulfil this Agreement, the Sellers have the right to cancel the Agreement, in which case the deposit shall be forfeited to the Sellers. If the deposit does not cover the Sellers' loss caused by the Buyers' non-fulfilment of this Agreement, the Sellers shall be entitled to claim further compensation from the Buyers for any loss and for all expenses. If the Sellers should default 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 in addition the Sellers shall when such default is due to their negligent or intentional acts or omissions, make due compensation for loss caused by their non-fulfilment of this Agreement.

(新) 14. DEFAULT AND COMPENSATION

(a) Should the Buyers default in the payment of the Deposit or the balance of the Purchase Price in the manner and within the time herein specified, or the Buyers otherwise fail to perform their obligations under this Agreement and such failure is not remedied within seven (7) days following receipt of a notice of default from the Sellers to the Buyers, then the Sellers shall have the right to cancel this Agreement. In such event the Deposit if already paid, together

with interest accrued thereon, if any, shall be forfeited to the Sellers. If the Deposit has not yet been paid the Sellers shall have the right to receive the amount equivalent to the Deposit from the Buyers. If the Deposit or the amount equivalent to the Deposit does not cover the Sellers' losses, the Sellers shall have the right to claim further compensation from the Buyers to recover such losses.

- (b) Should the Sellers default in the delivery of the Vessel with everything belonging to her in the manner and within the time herein specified, or the Sellers otherwise fail to perform their obligations under this Agreement and such failure is not remedied within seven (7) days following receipt of a notice of default from the Buyers to the Sellers, then the Buyers shall have the right to cancel this Agreement. In such event the Buyers shall have the right to be paid the amount equivalent to the Deposit by the Sellers and the Deposit, if already paid, together with interest accrued thereon, if any, shall be released to the Buyers. If the amount equivalent to the Deposit does not cover the Buyers' losses the Buyers shall have the right to claim further compensation from the Sellers to recover such losses.

(訳) 14. 不履行及び補償

- (a) 買主が、本契約に規定された方法及び期間内に預託金若しくは売買代金の残金を支払わないとき、又は本契約に規定された買主の債務の履行を怠り、かつ、売主から買主に対する催告の受領後7日以内に買主がこれを行わないときは、売主は本契約を解除する権利を有する。この場合、預託金が支払われているときは、発生した金利とともに売主がこれを没収する。預託金が支払われていないときは、売主は買主から預託金と同額の金員を受け取る権利を有する。預託金又はこれと同等の金員が売主の損失額に満たないときは、売主は、買主に対して、その損失の補償を請求する権利を有する。
- (b) 売主が、本契約に規定された方法及び期間内に本船及びすべての付属品の引渡しを怠ったとき、又は本契約に規定された売主の債務の履行を怠り、かつ、買主から売主に対する催告の受領後7日以内に売主がこれを行わないときは、買主は本契約を解除する権利を有する。この場合、買主は売主から預託金と同額の金員を受け取る権利を有し、かつ、預託金が支払われているときは、発生した金利とともに買主に返還される。預託金と同額の金員が買主の損失額に満たないときは、買主は売主に対してその損失の補償を請求する権利を有する。

(解説)

(i)(a)では買主の不履行について、(b)では売主の不履行について規定した。買主の金銭的な不履行については、重大な契約違反なので売主は即解除できることとし、その他のものについては、相当な期間を定めて催告し、それができない場合には解除できるものとした。これは通常の日本における契約解除の手続きである。買主の不履行による解除の効果は、預託金が支払われているときはその没収、支払われていないときは預託金の支払いの強制とし、その額を超える損害がある場合は当然それも請求できると規定した。売主が本船の引渡しができない場合については、買主は即解除できるものとし、それ以外については買主の不履行の場合と同様とした。売主の不履行による解除の効果は、預託金が支払われていれば売主はこれを返金するとともに、同額を(違約金として)買主に支払うというものであり、これを超える損害がある場合はそれも支払う旨を規定した。買主の不履行による預託金10%の没収に対しては、船舶売買の慣習上、現状のままとした。なお、「8. TOTAL LOSS & FORCE MAJEURE」の例外部分に該当する、故意による全損は、売主の不履行となる。

(ii)旧書式では、金利については何ら言及していないため、今回これを明記した。

(17) 15. 仲裁

(旧) 15. ARBITRATION

Any dispute arising out of this Agreement shall be submitted to arbitration held in Tokyo by the Tokyo Maritime Arbitration Commission (“TOMAC”) of The Japan Shipping Exchange, inc., in accordance with the Rules of TOMAC and any amendments thereto, and the award given by the arbitrators shall be final and binding on both parties.

(新) 15. ARBITRATION

Any and all disputes arising out of or in connection with this Agreement shall be submitted to arbitration held in Tokyo at the Tokyo Maritime Arbitration Commission (“TOMAC”) of The Japan Shipping Exchange, Inc. in accordance with the Rules of TOMAC and any amendments thereto, and the award given by the arbitrators shall be final and binding on both parties.

(訳) 15. 仲裁

本契約より、又は本契約に関連して生じる一切の紛争は、東京において社団法人日本海運集会所海事仲裁委員会 (TOMAC) により TOMAC 規則及び修正後のそれに基づいて行われる仲裁に付託される。仲裁人によって下された仲裁判断は最終で、両当事者を拘束する。

(解説)

(イ)本契約から生じた紛争及び本契約に関連した紛争の両方をカバーしておかないと、契約の成立について争われた場合に問題が生じるため、“arising out of” の後に “or in connection with” を挿入した。

以 上

---

※本書式につきましては、Acrobat 対応の PDF ファイルによるサンプルを用意しておりますので、ご関心のある方は当所書式仲裁部 (TEL: 03-5802-8363) までご連絡ください。なお、当所ホームページ (<http://www.jseinc.org>) にも掲載しております。