

# 船舶売買取引の実務

一橋パートナーズ法律事務所

瀬野 克久 著

## 2 Delivery 時における本船の状態 (NIPPONSALE 1999における規定)

### 【ⅢA-2-(1)】

#### (1) NIPPONSALE 1999 Part II第5条(Delivery Condition)の規定

NIPPONSALE 1999において、Delivery時に本船がどのような状態ではないかについて、以下のように規定している。売買に適用される法律の規定は任意規定<sup>6</sup>が多いが、NIPPONSALE 1999の諸条項は任意規定に優先して適用されることになる。しかしながら、法律の規定が強行規定の場合(あるいは法律において当事者の合意により法律の規定の適用を排除できない旨明記されている場合)はその限りではない。

#### 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.

<sup>6</sup> 任意規定とは、当事者が、法律の規定の内容が適用されない旨、あるいは、法律の規定と異なる合意をした場合、その法律の適用が排除され、当事者の合意が優先される規定をいう。

### 日本語訳<sup>7</sup>

#### 「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。」

NIPPONSALE 1999において、Delivery時の本船の状態について概ね次の基準が要求されている。下記基準を充たさない場合には、原則として、Buyerは船舶の引取りを拒否できるものと考えられる。詳細は、本Chapter 第5項の記載を参照下さい。

### 【ⅢA-2-(1)-(a)】

- (a) Buyerによる検査を受けた時と実質上同様な状態(通常の損耗を除く)であること (*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*):

Sellerとしては「検査」をした後は、概ねその状態でBuyerに引き渡さなければならないため、「検査」時の対象船舶の状態とDelivery時の船舶の状態の相違が重要となる。この「相違」についての立証責任を負っているのはBuyerであり、往々にして立証には困難を伴う(検査時の状態と違う場合は、Buyer

<sup>7</sup> NIPPONSALE船舶売買契約書式改定趣旨書10頁より引用

が立証責任を負う旨の特約をおくことが望ましい)。

なお、後述の機船R船舶売買契約紛議仲裁判断(TOMAC-2001015)においては、本船の2番船艙タンクトップに、2001年7月2日袖ヶ浦港における事前調査時に存在するはずがなかったか或いは存在しなかった欠陥がDelivery時には存在したと認められるとして、第5条(Buyerによる検査を受けた時と実質上同様な状態であること)違反を理由としてSellerの義務違反を認めた。同仲裁事例はBuyerにとり立証活動の参考になる。

### 【ⅢA-2-(1)-(b)】

- (b) 勧告事項及び現在の船級を損なう海難損傷がない状態であること (*free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class*); 及び
- a 勧告事項(recommendation)とは、「船級協会の検査員が本船の船体、機関、海水汚濁防止設備、カーゴギア、冷凍設備、その他を点検した結果、発見された損傷の「修理箇所」と「修理期限」を指定した事項をいう。船級維持証書、検査報告書、検査現況通知書などに明記されている」<sup>8</sup>とされる。
- b 「*“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」(NIPPONSALE船舶売買契約書式改定趣旨書11頁、下線筆者註)とされる。当該改訂趣旨書の記載が一般に受け入れられている場合、Buyerとしては、船級維持証書、検査報告書において勧告事項(recommendation)が記載されていない場合には、「船級維持証書、検査報告書において

勧告事項(recommendation)として記載されていないが、Delivery時には本船に勧告事項(recommendation)とすべき瑕疵が存在する、したがって当該要件を満足しない」という主張は困難なものとなる。

「free from outstanding recommendations」に関し、「まず*recommendation* (指定事項)は、つぎのケースに分類される。

- ① 最新の検査報告書の指定事項欄に損傷箇所として記載されている事項
- ② 現在、指定事項の状態にある損傷だが、前回の検査では問題にされなかった箇所(その後の腐蝕などの進行、前回の検査での見落としなど)
- ③ 同じく指定事項とみなされる損傷だが、船級の検査員により堪航性に問題ないと判断され、黙認されている箇所(船体外板のゆるやかなへこみなど)
- ④ 指定事項の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箇所(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、荷役装置の荷重テストなど)

このうち①は単純明快で誤解は生じない。③も所有権が移転する売買では修繕は当然と思われる。④は目視だけでは指定事項と決めつけにくいし、契約書に検査やテストの条項はない...とすれば比較的議論の余地は少ない」とされる<sup>9</sup>。

### 【ⅢA-2-(1)-(c)】

- (c) Delivery時点において留保事項がなく(clean)有効な船級証書、国内及び国際航行に必要なその他のすべての証書類を有すること (*all her class, national and international trading certificates clean and valid at the time of delivery*)。

Class certificate(船級証書)とは、船級協会による定期検査に合格した船舶に対し、船級協会から発行される船級証書をいい、次の文言が日本海事協会の書式である。

#### CERTIFICATE OF CLASSIFICATION

*THIS IS TO CERTIFY THAT the above ship having been surveyed for classification on [●] and found to be in compliance with the Society's Rules and Regulations, has been assigned a class and entered in the Classification Register with the undermentioned Classification Character(s).*

*This Certificate is valid until [●] subject to continued compliance with the Society's Rules and Regulations.*

日本海事協会の登録規則2.4.1(船級証書及び仮船級証書)は、次のとおり規定する。

1. 本会は、2.1.1により船級登録原簿に登録された船舶に対して船級証書(様式1)を発行する。なお、本会は、船級登録のための検査完了後検査員から現状良好の旨報告された船舶に対して船級証書が発行されるまでの間、仮船級証書(様式2)を発行する。
2. 本会は、前2.2.1により定期検査を受け、これに合格した船舶に対して、船級証書を発行する。
3. 船級の登録を受けた船舶が、2.2.1.に定める船級維持検査のうち年次検査又は中間検査を受けこれに合格したときは、その旨船級証書に裏書きする。

Class maintenance certificate(船級維持証明書)とは、船舶について船級登録が維持されている期間等に関し、船級協会により発行される船級維持証明書をいい、次の文言が日本海事協会の書式である。

#### CLASS MAINTENANCE CERTIFICATE

*THIS IS TO CERTIFY that, on the basis of the review of the class survey records filed in the Society's Head Office (the most recent of which is No. [●] dated [●]) class of the above ship with classification characters*

*NS\**

*MNS\**

*is maintained without outstanding recommendation.*

日本海事協会の登録規則2.6(船級維持証明書等)は、次のとおり規定する。

1. 本会は、船舶の所有者又は所有者の同意を得た者に対し、申込みにより当該船舶について船級登録が維持されている期間等に係る船級維持証明書を発行する。
2. 本会は、船舶の所有者又は所有者の同意を得た者に対し、申込みにより当該船舶について船級登録原簿に登録された事項に係る証明書を発行する。

#### 【ⅢA-2-(1)-(d)】

- (d) 免責特約-NIPPONSALE 1999 第5条(b)の解釈

売買対象船舶をMOAの規定に基づきBuyerが引き取った場合、Sellerは船舶の瑕疵(defect)について当該瑕疵が明白なものであろうがlatentであろうが責任を負わない旨規定する。法令の定める担保責任と異なる担保責任を定める特約は原則として有効であり、Buyerが売買対象船舶を引き取った場合、MOAの他の規定(例えば、船舶の検査等)の条項を充足している限り、BuyerはSellerに対して瑕疵担保責任を追求することができず、Sellerは不測の請求を受ける可能性が少なくなる。但し、その場合にも、Seller

が故意に瑕疵を隠していたという事実があれば、この限りではない(民法572条)。

上述の趣旨書においては、その改定の経緯について「旧書式-筆者註-」第9条<sup>10</sup>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ため改定することとしたとし、また、NIPPONSALE 1999第5条の趣旨につき、「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」とする。さらに、「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」とされていること等からすると、当該趣旨書の意図としては、NIPPONSALE 1999 第5条(b)の文言は、「瑕疵担保責任の免責規定」を意味するものとして規定されたものであることがうかがえる。

一方で、NIPPONSALE 1999 第5条(b)の文言は、「瑕疵担保責任の免責規定」ではなく、単に「Delivery後は危険負担がBuyerに移転する」ことを意味するとBuyerから主張される可能性もある<sup>11</sup>ため、Sellerとしては留意が必要である。

契約文言としては記載されていなくても、船舶の状態について、Sales of Goods Actの規定する「satisfactory quality (Sales of Goods Act 14(2))」あるいは「fitness for purpose (Sales of Goods Act 14(2B)(a))」の規定が適用(imply)され、これに違反するような場合には、船舶の状態について別途Sellerが責任を負い、NIPPONSALE 1999 第5条(b)の文言により一般法の適用が排除さ

10 旧書式(NIPPONSALE 1993)の9条(Allocation of Risk)においては、「The Vessel with everything belonging to her shall be at the Seller's 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.」と規定されていた。

11 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 202頁参照

れるものではないと解釈する可能性も否定できない<sup>12</sup>。

特に上述の趣旨書の記載を前提とすると、上記「瑕疵担保責任の免責規定」ではなく、単に「Delivery後は危険負担がBuyerに移転する」の主張は検討・考慮する必要はないことになる。しかしながら、日本法においても、海外のBuyerから、合意の上、明確に除外していない限り「NIPPONSALE 1999 第5条(b)の文言では制定法の適用除外の合意としては不十分である」旨の主張がなされることにも一応の留意が必要である。このため、慎重に考えると、海外のBuyerとMOAを締結する場合には、「完全合意」の規定を置くことも検討すべきである。

## (2) 仲裁判断例について

### 【ⅢA-2-(2)-(1)】

NIPPONSALE 1993第5条の解釈に関する仲裁判断例として機船R船舶売買契約紛議仲裁判断(TOMAC-2001015)<sup>13</sup>がある。

売買対象船舶について2001年6月24日から28日迄中間検査が実施され、中間検査後の2001年7月2日に袖ヶ浦港においてBuyerは本船の事前検査と船級記録の検査を行った。その後、2001年9月4日SellerとBuyerとの間においてMemorandum of Agreementが締結された。Memorandum of Agreement第5条、第9条によりそれぞれ次のとおり合意されていた。

2001年10月15日、不具合による値引交渉、残油代を含む売買残代金の精算を行った上で、本船の引渡しを受けた後、BuyerがSellerに対して、本船の燃料油が廃油であったこと、タンクトップに海損があったことなどを指摘し、Sellerがこれらの事実を隠して売却したとして損害賠償を求めた。

12 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 202頁参照

13 日本海事仲裁判断全集第6巻87頁ないし108頁

## 5. Delivery Condition

- (a) *The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel completely as is where is at the time of delivery but 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, ~~but free from~~ with all outstanding recommendations except items to be repaired by sep 27, 2001 by Sellers ~~and average damage affecting her present class~~ with all her class, national and international trading certificates ~~clean and valid~~ as they are, at the time of delivery.*

## 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.*

仲裁判断は「売主が欠陥を隠した事実はないが、燃料油は引渡し時に廃油となっていたこと、またタンクトップが引渡し時に事前検査時と同一の状態になかったことを認め、売主に損害賠償責任があるとした。しかし買主には、引渡し時に本船の十分な検査を怠った過失があるため過失相殺により損害の一部を減額した。詳細は次のとおりである。

- ① 燃料油について、「本契約第9条は、本船及びそのすべての付属品は、本船が買主に引渡されるまでは、売主の危険と費用のもとにおかれ、本契約に従って本船が引渡された後は、売主はいかなる種類の潜在瑕疵又は不足に対してもその責を負わない旨規定する。申立人が廃油であることを発見したのは本船引渡後であるから、被申立人は、引渡前のホールド洗浄によってC重油が廃油となったことを引渡し時に知り得なかったとすれば、潜在瑕疵として本契約第9条により責任を負わないという主張ができるかも知れない。しかしながら、本契約第10条に基づく買主の残存燃料油買

取り義務は、燃料油が正常な性状を有することを当然の前提としていると考えられ、船舶売買契約の本船引渡時に燃料の成分分析を行う慣行がないことを考慮すれば、瑕疵担保責任に関する免責を意味する本契約第9条を適用することは妥当とは思われない。申立人は、引渡直後に燃料油が廃油であることを発見し、直ちにサーベイヤーを手配し、仲介人である仲裁手続外N社のQを通じて遅滞なく被申立人にその事実を通知しているの、被申立人に対しこれによって申立人が被った損害の賠償を請求することができると考えられる」と判断された。

上記のとおり、燃料油の状況について、瑕疵に関する免責規定である第9条の適用が否定され、第10条に基づくBuyerの残存燃料油買取り義務の趣旨からBuyerが被った損害についてSellerに請求できると判断したものである。

- ② 燃料油清浄機について、「燃料油清浄機については上述の値引き交渉の一環としてその現状を認識し、その上で本船の引渡しを受けたと認めるのが妥当である。本契約第9条は本契約に従って本船が引渡された後は、売主はいかなる種類の潜在瑕疵又は不足に対してもその責を負わない旨規定する。したがって、引渡後申立人の管理下で燃料油清浄機の故障が発見されたとしても被申立人に損害賠償を請求することはできない」と判断した。
- ③ 「本船2番船艙タンクトップに、2001年7月2日袖ヶ浦港における事前調査時に存在するはずがなかったか或いは存在しなかった欠陥が引渡し時には存在したと認められる。よって、前述したとおり、被申立人には本契約第5条違反があり、これによって申立人が被った損害を賠償すべき義務があると認められる。」

上記のとおり、本船2番船艙タンクトップについては、「substantially in the same condition as when the Vessel was inspected by the Buyers at the place mentioned in the preamble」を充足しないと判断された。なお、Sellerは、契約の条件として「タンクトップの本修理は2002年5月の定期検査の際にBuyerの費用で行われる」と合意されていたと主張したが、「仮にそのように

合意されていたとしても、Sellerが本契約第5条所定の義務(事前検査の時と大略同一の状態での引渡す義務)を免除されたものと解することはできない」と判断された。

その上で、同仲裁判断においては「申立人の本船引渡時の検査不十分による過失に基く過失相殺」を認めて、賠償額を50%減額するとされており、Buyerとしてはたとえ検査が困難な状態だったとしても(本件においてDelivery時、タンクトップは貨物の屑や清掃のため使用されていた水が滞留して検証困難であったことが認定されている)、実務上、Delivery時に十分検査をすることが肝要となる。

### 【ⅢA-2-(2)-(2)】

引き渡すべき船舶の状況について争われた事案における仲裁判断例として機船エレナ号船舶売買契約紛議仲裁判断<sup>14</sup>がある。

1994年10月18日 Seller と Buyer との間において Memorandum of Agreement が締結され、同年12月5日に台湾高雄において船舶の Delivery が実施された。1994年4月20日の定期検査においては、勧告事項の指摘はなく船級証書が発行されている。Buyerによる検船は1994年8月に行われたがBuyerから特に指摘はなかった。Delivery前の1994年11月下旬にBuyerはSellerに本船に欠陥があることを指摘し、これによって生ずる損害賠償請求権を留保する旨の通知を發した上で Delivery を受けた。船舶の Delivery 後行われたNK検査において、本船の船級の保持に影響を与える欠陥が指摘された。同欠陥は、3、4番ハッチカバーの水密性欠如、全船倉のビルジ・サクシジョンの故障、オイルフィルタリング設備のビルジ・アラームの故障等であった。

- ① 3、4番ハッチカバーの水密性欠如について 外観検査報告書からラバーパッキングは消耗品であるため近い将来取り替える必要があることをBuyerは検船時に知っており、前回の定期検査においてcleanで合格し、検査証書はDelivery時に有効であったため、in

substantially the same condition as when the Vessel was inspected by the Buyers は満足しており、3、4番ハッチカバーの水密性欠如についてSellerは責任を負うべき理由は見当たらない、とされた。

- ② 全船倉のビルジ・サクシジョンの故障については、積荷かすがパイプに詰まったに過ぎず、「ハル、マシンの瑕疵ではないので、一概に船主責任に帰することはできないが」、「定期傭船契約上は傭船者が、返船前に積荷の性質上詰まったパイプを清掃するのが普通」であるところ、「本件ではその清掃が行われていなかったことが原因であると思われるので、売主たる被申立人は、申立人の指摘によってそのことを知ったならば、自分で調べ、支障があれば清掃すべきであったと思われる。したがって、それを怠り、本船の引渡を強行した被申立人の行為は適切とは認め難い。」と判断した。

当該判断が契約のどの条項に関する解釈を通じてなされたのか仲裁判断理由からは判然としないが、民法572条の「担保の責任を負わない旨の特約をしたときであっても、知りながら告げなかった事実(中略)については、その責任を免れることができない」との規定について、「当事者間の特約によって信義に反する行為を正当化することは許されぬことであるから、(中略)わが民法もまた信義則に反するとみられる二つの場合においてこの特約の効力を否認することとしたのである」<sup>15</sup>という趣旨が本件にも妥当し得ることからも、結論としては支持されるものであると思われる。

- ③ オイルフィルタリング設備のビルジ・アラームの故障について「11月29日には申立人側からオイル・セパレーターの故障について指摘され(甲第36号証)、電気系統の中核であるPCBメイン・コントロールの新替えを本船の引渡直後に行っていること(甲第19号証)について、被申立人から引渡時にビルジ・アラームが正常であったことの反証が十分得られなかったため、実務上被申立人はその修理費を負担しなければならないものと判断する」とされた。

14 日本海事仲裁判断全集第5巻221頁ないし241頁

15 注釈民法④4414頁

当該判断についても、契約のどの条項に関する解釈であるか必ずしも明らかではないが、仮に「Delivery時において「free from outstanding recommendations」の「物理的状態」ではなかったという判断がなされたもの」であるとすれば、実務的には賛同しかねるが、前述②記載の通り、民法572条の趣旨と同様、信義則違反の特約の効力を否認するという判断であるならば、結論としては支持されるものであると思われる。

なお、申立人が援用する汽船住吉丸売買契約紛議仲裁事件において使用された契約書は、「本船引渡しの際、売主は、本船が完全な堪航能力を保持することを保証」と規定し、申立人が援用するThe “Niobe” 事件において使用された「SALEFORM第11条は、“The Sellers shall notify the Classification Society of any matters coming to their knowledge prior to delivery which ... would lead to the withdrawal of the vessel's class or to the imposition of a recommendation relating to her class”と規定し、いずれの事件もそれら明示の規定をめぐる争いであって、本契約書にはそのような堪航能力担保義務または船級協会への通知義務に関する規定はないので、これらの仲裁判断や判決は本件判断に影響を及ぼすものではない」とされた。

機船エレナ号船舶売買契約紛議仲裁判断(1998年6月29日)<sup>16</sup>において仲裁判断中で、「プロトコルに何らリマークが付されずに署名されている限り、買主たる申立人は本船に関する請求を行うことはできない。ただし、実務上は、引渡直後の運航に差障るような欠陥があれば、事

前に話し合いの上、金銭で解決しておくか、または、売主がその欠陥を修理しておくのが海運業者の常識と考えられている。」<sup>17</sup>と示し、本件では、最後の船級検査報告書にrecommendationが付されていないこと、申立人(Buyer)の主張する損傷は海難によるものではないこと、Delivery直後の検査時には海難損傷(average damage)がないこと、Protocol of Delivery and Acceptanceにはリマークが付されずDeliveryが行われたことを認定した上で、「売主たる被申立人は、本船の引渡によって本船に関する一切の責任を免れる」とした。しかしながら、その上で、Delivery前に申立人(Buyer)から欠陥について指摘されているので、「本船の引渡前にこれらの欠陥の有無について、被申立人が確認することは可能であった」として、結論としては「プロトコルに拘わらず」、実務上Sellerが修理費等を負担すべきであったか否かを項目別に判断してBuyerの損害賠償請求の一部を認めている。上記判示からすると、Buyerに引取義務が認められる場合であっても(本件ではSellerの契約規定違反として解釈された、あるいは解釈可能であったと考えられるが)、運航に差障るような欠陥がある場合には事前に協議の上、金銭で解決するあるいはSellerがその欠陥を修理する、あるいはProtocol of Delivery and Acceptanceに記載して後に損害賠償にて対応するのが日本においては一般的であると解釈できる。

16 日本海事仲裁判断全集第5巻221頁以下に掲載されており、その事案の概要は次のとおりである。Delivery前の直近の定検報告書にClass Recommendationが付されておらず、その後Deliveryまで海難損傷のない船舶について、BuyerがDelivery前に当該船舶の欠陥を指摘し、これによる損害賠償請求権を留保する旨の通知をSellerにした。その上で、引取義務の有無については争わずにBuyerが何らリマークの付されていないProtocol of Delivery and Acceptanceに署名して任意に船舶を引き取った後に、Delivery直後の船級協会の検査で明らかにされた船級に影響を及ぼす瑕疵についてBuyerがSellerに対して損害賠償請求したという事案(本件の船舶売買契約においては次のとおり規定されていた。第9条 The Vessel with everything belonging to her shall be at the Seller's 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. 第18条 The Vessel to be delivered... free of NK Class recommendations, free average affecting NK Class... 第19条 The Vessel shall be delivered as she is and in accordance with terms of this Contract and in substantially the same condition as when inspected by the Buyers at Fukuyama...)

17 日本海事仲裁判断全集第5巻236頁より引用

### 3 Delivery 時における本船の状態 (SALEFORM 2012における規定)

#### 【ⅢA-3-(1)】

##### (1) SALEFORM 2012第11条(Condition on delivery) の規定

SALEFORM 2012において、Delivery時に本船がどのような状態でなければならないかについて、以下のように規定している。

##### 11. CONDITION on delivery

The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, but subject to the terms and conditions of this Agreement she shall be delivered and taken over as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted.

However, the Vessel shall be delivered free of cargo and free of stowaways with her Class maintained without condition/recommendation\*, free of average damage affecting the Vessel's class, and with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation\* by the Classification Society or the relevant authorities at the time of delivery.

“inspection” in this Clause 11, shall mean the Buyers' inspection according to Clause 4(a) or 4(b) (Inspection), if applicable. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.

\*Notes and memoranda, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/

recommendation are not to be taken into account.

日本語訳<sup>18</sup>

##### 〔11. 引渡時の条件〕

本船及びその一切の属具は、本船が買主に引き渡されるまで、売主が危険と費用を負担する。但し、本契約の条項及び条件に従って、本船は通常の損耗を除き検査時の状態で引き渡され、受け取られる。

但し、本船は、条件/勧告\*を付されることなく本船船級を維持し、積荷及び密航者がいない状態で、及び本船船級に影響を及ぼす海損がない状態で、及び引渡時に船級協会又は関係官庁により条件/勧告\*を付されることなく有効で及び期間延長がない、本船の船級協会の証明書及び国の証明書だけでなく、本船が検査時に持っていたすべてのその他の証明書と共に引渡される。

本第11条にいう「検査」とは、第4条(検査)(a)又は、第4条(b)が適用されるときは、同条(b)に従った買主の検査を意味する。本船が検査をすることなく受け取られたときは、本契約の締結日を該当期日とする。

\*検査員の報告書の中に、条件/勧告を付されることなく船級協会により受諾された注記又は覚書があっても、それらは考慮しない。〕

SALEFORM 2012において、Delivery時の本船の状態について概ね次の基準が要求されている。

- (i) as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted ;
- (ii) free of cargo
- (iii) free of stowaways
- (iv) her Class maintained without condition/recommendation

<sup>18</sup> MEMORANDUM OF AGREEMENT (SALEFORM 2012) 逐条英和对訳77頁より引用

- (v) free of average damage affecting the Vessel's class,
- (vi) her classification certificates and national certificates
- (vii) all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation by the Classification Society or the relevant authorities at the time of delivery

したがって、上記基準を充たさない場合には、原則として、Buyerは船舶の引取りを拒否できるものと考えられる。詳細は、本Chapter第5項の記載を参照されたい。

### 【ⅢA-3-(2)】

- (2) 「*as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted*」に関する留意点

Delivery時の本船の状態について規定するSALEFORM 2012第11条は、SellerとBuyer間の利益対立が鮮明となり、しばしば紛争の対象となる条項であり、SellerとBuyer間の利益対立を調整すべく過去幾度となく変更されてきている。

- (a) 「検査」時の状態とDelivery時の状態の立証

Sellerとしては「検査」をした後は、概ねその状態でBuyerに引き渡さなければ債務不履行となるため、「検査」時の対象船舶の状態とDelivery時の船舶の状態の相違が重要となる。この「相違」についての立証責任を負っているのはBuyerであり、往々にして立証には困難を伴う。

また、SALEFORM 2012においてはDeliveryに際してBuyerが本船の検査をする権利は規定されておらず、事実上、Buyerの引取担当船員がDelivery前に本船に自由に立ち入ることを許容しているに過ぎない。

- (b) 「通常の損耗」について

SALEFORM 2012第11条においてもNIPPONSALE 1999においても、「検査」をした後、「通常の損耗(fair wear and tear)」は許されることになるが、大抵の売買では、Deliveryまで当該船舶の運航は継続されており、この条項はこれを許容するものとして合理的である。「通常の損耗(fair wear and tear)」が許容されるからといってSellerが船舶のメンテナンス業務を怠ってよいということではなく、Sellerは通常のSellerがなすべきメンテナンスについては引き続きこれを行う義務がある<sup>19</sup>。

### 【ⅢA-3-(3)】

- (3) 「*free of cargo*」について - SALEFORM 2012第11条

Delivery時の本船の状態について、SALEFORM 2012第11条は、「積荷がない状態(*free of cargo*)」であることを要求しており、当該規定はNIPPONSALE 1999にはない。売買の対象となる船舶の種類によっては、この規定に追加して、取扱いや清掃にあたって注意が必要な危険/汚染物質等に関してもこれを除去することを明記することもある。

### 【ⅢA-3-(4)】

- (4) 「*free of stowaways*」について - SALEFORM 2012第11条

Delivery時の本船の状態について、SALEFORM 2012第11条は、「密航者がいない状態(*free of stowaways*)」であることを要求しており、当該規定はNIPPONSALE 1999にはない。密航者が乗船していた場合、Buyerは本国送還費や食料・医療費等様々な費用を負担することとなるため、NIPPONSALE 1999の定型修正フォームにてこの条項を含ませることが多い。「The Barenbels」判決<sup>20</sup>によれば、同様の趣旨を規定するSingapore Ship SALEFORM 2011 第9条(a)の「*encumbrance*」に

<sup>19</sup> Goldrein他・Ship Sale and Purchase 192頁参照

<sup>20</sup> Athens Cape Naviera SA v Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft "Hansa" Aktiengesellschaft and another (THE "BARENBELS") ([1985] 1 Lloyd's Rep 528)

は密航者は含まれないため、「密航者」について別途明記しておくことには意義がある。

### 【ⅢA-3-(5)】

#### (5) 「*class maintained*」について

Delivery時の本船の状態について、SALEFORM 2012 においてもNIPPONSALE 1999においても、「現在の船級を保った状態(*class maintained*)」であることが要求されている。*The Buena Trader*判決<sup>21</sup>によれば、船級協会により*recommendation*として要求されている修繕さえしていれば当該要件は充たされるので、大抵の場合にはDeliveryの数日前に発行された船級証明書をBuyerに交付するという書類上の手続により本要件を充たすことができると考えられる。

本要件は、SALEFORM 2012第11条に「*subject to the terms and conditions of this Agreement*」とあるように「*as is*」条項に優先する要件であるため、仮に「検査」の時点で船級協会の*condition*や*recommendation*が付いていた場合には、SellerはDeliveryまでに当該*condition*や*recommendation*が付いていない状態にしなければならない。ただし、そのように「検査」の際に瑕疵が存在したのであれば、「Buyerが当該*condition*や*recommendation*に関する修繕がなされる権利を放棄した」と争われる可能性もあるため、Buyerとしては「検査」の際に当該瑕疵について言及しておくか否か検討することが望ましい。

### 【ⅢA-3-(6)】

#### (6) 「*free of average damage affecting class*」について

Delivery時の本船の状態について、SALEFORM 2012 においてもNIPPONSALE 1999においても、「現在の船級を損なう海損がない状態(*free of average damage affecting class*)」であることが要求されて

いる。本要件は、書類上船級に影響のある瑕疵が存在しないだけでなく、物理的にもそのような瑕疵がないことを担保するための要件である。

前述の*The Buena Trader*判決によれば、「*free of average damage affecting class*」とは、「保険によりカバーされる海損」が無い状態を指すとされたが、その後*The Alfred Trigon* (1981)<sup>22</sup>においては、保険でカバーされない通常の経年劣化による瑕疵と対比してより明確に「通常保険によりカバーされる危難に伴い発生する船級に影響を及ぼす損害」を意味すると解釈された。

当該要件を検討するにあたっては、実際に当該損害が保険によりカバーされるか否かを検証する必要はなく、当該瑕疵が通常の経年劣化ではなく保険によりカバーされるような危難により発生した損害であることを検討すれば足りるとされている<sup>23</sup>。

Norwegian Sale Formを使用し「*free of average damage or defects affecting class*」と規定されていた*Lips Maritime Corp v. National Maritime Agencies Co (The Star of Kuwait)* (1986)<sup>24</sup>においては、「*average*」が「*damage*」のみならず「*defects*」にもかかるかについて争われ、「*average*」は「*defects*」にはかからないと判示された。

*Ateni Maritime Corporation v. Great Marine Ltd. (The Great Marine)* (No.2) (1990)<sup>25</sup>においては、Norwegian Sale Form 1987を使用しその第6条において「*If the rudder, propeller, bottom or other under water parts below the Summer Load Line be found broken, damaged or defective, so as to affect the vessel's clean certificate of class, such defects shall be made good at the sellers' expense to ABS's satisfaction without qualification as such underwater parts*」と規定されており、Delivery前の検査においてプロペラに船級に影響を与える瑕疵が発見された。この瑕疵の修理について、Sellerは「船級

21 [1978] 2 Lloyd's Rep 325

22 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 195頁。The Alfred Trigon (1981) ([1981] 2 Lloyd's Rep.) 333, Goff J.

23 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 195頁

24 [1986] 2 Lloyd's Rep. 641 におけるBingham J

25 [1990] 2 Lloyd's Rep. 250 におけるLeggatt J

協会からClean Certificateが得られる程度に修理すればよい」と主張し、Buyerからは「従前の状態になるように修理すべき」と主張された。これに関して、Court of Appealは、「船級協会からClean Certificateが得られる程度に修理すればよい」と判示した。

本要件を規定することにより、SellerとしてSellerの認知していなかった「隠れたる瑕疵」についても責任を負うことになるため、交渉において優位なSellerとしては当該要件の削除を求めることも検討される。

### 【ⅢA-3-(7)】

#### (7) Valid Certificatesについて

Delivery時に引渡しを要求される書類に関して、SALEFORM 2012においては、「with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation by the Classification Society or the relevant authorities at the time of delivery」<sup>26</sup>とされ、NIPPONSALE 1999においては「clean and valid at the time of delivery」が要求されている。実務においては、各証明書の有効期間や負担のない状態がDelivery Date時点のみでなく、その後一定期間継続することを契約の条件として加えるようBuyerから変更要請されることがままある。

Delivery時の引渡書類に関して、PoleStar Maritime Ltd v. YHM Shipping Co Ltd and Another (*The Rewa*)<sup>27</sup>においては、(i)契約において明確に記載されていない限り、Sellerは「検査」後に要求されるこ

26 下線筆者註

27 [2012] EWCA Civ 153. [2012] 1 Lloyd's Rep. 510. 当該事案においては、Buyerの「検査」後に、本船について2008年9月27日までにInternational Sewage Pollution Prevention (ISPP) Certificateを具備すべしとのマルポール条約改定が行われ、Sellerは2008年9月29日に当該要請の免除を申し入れたが、Notice of Readiness発出期限の2008年9月30日までに当該免除が得られなかった。BuyerはISPP証明書が具備されていないことをもって2008年9月30日に受取拒絶し、2008年10月1日にBill of Saleに規定されている「free from all detentions」の要請を充たしていないとして契約を解除したところ、Sellerは同日その後当局から当該証明書に関する免除を得た。当該事案では、Buyerからのcancelling dateは2008年9月30日とされていた。

となった証明書を具備する必要はなく(当該事案においては、SALEFORM 1993を使用し、「SellerはBuyerの「検査」時に有していた証明書類を提出すること(契約第11条)」とされていた)、また、(ii)「Notice of Readiness発出後3営業日以内にそれらの証明書類を提出すること(契約第14条)」とされていたことに関して、Bill of Saleに記載されていた「free from all detentions」という確約事項はNotice of Readiness発出後3営業日以内に充たされれば足りる<sup>28</sup>と判示した。

実務上、中古船売買は当該特定物に現に備わっている証明書やスペックを前提に契約価格を合意するものであり、Delivery時までには新たに要請される基準の充足を条件とすることはSellerにとって想定外の負担を強いられるため、SellerとしてはBill of Saleに「free from all detentions」等と記載する場合に注意が必要である。

### 【ⅢA-3-(8)】

#### (8) 瑕疵を船級協会に連絡するSellerの義務の有無について

#### *SALEFORM 2012/NIPPONSALE 1999*

SALEFORM 2012においてもNIPPONSALE 1999においても、船級認定に影響するような瑕疵であってもSellerから船級協会に連絡する義務は規定されておらず、また、英国法においてはそのような義務が一般法から当然に導き出されるものではない<sup>29</sup>。

Buyerとしては、船級認定に影響するような瑕疵が存在すると判断する場合には、船級協会及びSellerに通知して「condition/recommendation」として船級維持証明書に記載させたいところではあるが、船級協会の役割としては船舶所有者(Seller)以外の第三者(Buyer)からの申告は受け入れない運用がなされることが

28 なお、「Notice of Readiness発出後3営業日以内にそれらの証明書類を提出すること」とのSALEFORM 1993 第14条の規定はSALEFORM 2012にはない。

29 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 197頁以下参照、The Buena Trader (1978) ([1978] 2 Lloyd's Rep. 325)参考(当該事案においては、初期のSALEFORMであるNSF' 83を使用していた)。

多い<sup>30</sup>。したがって、Buyerがdelivery時に船級に影響するような瑕疵があるとして船舶引取を拒絶する場合には、当該瑕疵が「condition/recommendation」として船級維持証明書に記載されていないが、本来は船級に影響を及ぼすものとして船級維持証明書に記載されるような瑕疵であるとの判断・主張をすることとなる。

### SALEFORM 1987の検討

SALEFORM 1987においては、船級認定に影響するような瑕疵についてSellerから船級協会に通知する義務が規定されていた<sup>31</sup>。このため、Buyerの立場からは当該SALEFORM 1987の規定を使用するべく契約変更の交渉が試みられることも多い。もちろんSellerの立場からすると当該規定の追加は望ましいものではない。

SALEFORM 1987第11条においては、「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 relating to her class.」と規定されているが、解釈の分かれる点が多い。以下順に問題となり得る点を挙げる。

#### (ii a) 通知されるべき事項

SALEFORM 1987第11条に規定される船級協会に通知されるべき事項とはどこまで含まれるか、解釈が分かれる。厳格に

解すれば、特に調査等を行わなくても、当該事項が船級協会に判明しただけで船級認定が取り消されるか、「condition/recommendation」として証明書に記載されるような重大な瑕疵に限られることとなり、反対に通知義務を広くとらえるのであれば、船級協会が調査・検証を行ったならば船級認定が取り消されるか、「condition/recommendation」として証明書に記載される可能性がある全ての事項を通知すべきこととなる。

Sellerとしては通知するか否か判断しなければならなくなるが、通知せず後に「船級認定に影響するような瑕疵」であったことが判明して損害賠償請求を受けるリスクを考えると、疑いのある場合には船級協会のサーベイヤーに当該事項について相談・協議することが望ましい。

Buyerとしては、Sellerからの「当該瑕疵を知らなかった」という抗弁を防ぐため、Delivery前に船級認定に影響するような箇所のリストをSellerに対して渡すという運用が実務上行われる。

#### (ii b) 売買契約締結前の事項も通知すべきか

Niobe Marine Corp. v. Tradax Ocean Transportation SA (The Niobe) (1995)<sup>32</sup>において、Sellerは「契約締結前に知っていた瑕疵については通知義務がない」として争ったが、これは否定され、Sellerとしては売買契約締結の前後を問わず、Delivery前に知った船級認定に影響する瑕疵については船級協会に報告する義務があるとされた。ただし、船級協会が既に認識している事項については報告の必要はないとされたため、実務上は船級協会が行った最終の調査より前の事項について報告する必要はないこととなる。

30 Goldrein他・Ship Sale and Purchase Chapter 3参照

31 初期のSALEFORMであるNSF' 66においては、船級認定に影響するような瑕疵についてSellerから船級協会に連絡する義務が規定されていなかった。当該NSF' 66を使用したThe Buena Trader (1978) ([1978] 2 Lloyd's Rep. 325)においては、「検査」後に瑕疵が発生した場合には、たとえ船級認定に影響するような瑕疵であってもSellerからBuyerあるいは船級協会に連絡する必要を一般法から読み取ることはできないとされた(Goldrein他・Ship Sale and Purchase 198頁参照)。この判決を受けてSALEFORM 1987においては、船級認定に影響するような瑕疵についてSellerから船級協会に連絡する義務が規定されることとなった。

32 [1995] 1 Lloyd's Rep. 579 (HL)

## (ii c) 「Sellers' knowledge」とは

この点について直接扱った判例はないが、船長等Sellerの代理人とされる者が船級認定に影響するような瑕疵を知っていた場合等、悪意擬制がなされる場合であっても、本条の通知義務は発生しないものとされている。

一方で、Compania Maritime San Basilio SA v. The Oceans Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (The Eurysthenes) (1976)<sup>33</sup>において、「知り得たにも拘わらず、興味がなくて、あるいは知ることを避けて知らなかった」場合(“shut-eye” knowledge)には、知っていたものとして本条の通知義務があるものとされた。

## 【ⅢA-3-(9)】

## (9) 黙示条項(「implied terms」)の議論

契約条項は、当事者間の契約書において明示的に規定されていない場合でも、慣習、当事者の意思、法律等により発生し、契約の一部となることがある<sup>34</sup>。これを黙示条項(implied terms)という。

## 制定法に基づく黙示条項-英国Sale of Goods Act

英国法においては、当事者の合意等により適用除外しない限り、船舶の売買に関してSale of Goods Actが適用される。特に、留意すべき条項は、黙示の契約条件条項(conditions)を定める同法第13条(Sale by description)及び同法第14条(Implied terms about quality or fitness)、黙示条項違反時の効果を定める同法第15A条(Modification of remedies for breach of condition in non-consumer cases)、並びに黙示条項が除外される場合について定める同法第55条(Exclusion of implied terms)である。

33 [1976] 2 Lloyd's Rep. 171 at 174 and 179

34 島田・イギリス取引法入門71頁

## 英国Sale of Goods Act

## 13 Sale by description

- (1) Where there is a contract for the sale of goods by description, there is an implied term that the goods will correspond with the description.

すなわち、物品を表示、特定した売買の場合には、「対象商品が売主による商品表示に一致(*conform to their description*)していること(13条1項)<sup>35</sup>が、明示に除外されない限り、黙示的に契約の内容となる。当該条項は英国法上「condition」に当たると解されており<sup>36</sup>、Sellerが違反した際にはBuyerは契約を解除できる。

## 14 Implied terms about quality or fitness

- (2) Where the seller sells goods in the course of a business, there is an implied term that the goods supplied under the contract are of satisfactory quality.

すなわち、Sellerが営業の一環としてした売買の場合には、対象商品が満足すべき品質(satisfactory quality)を有していること(第14条2項)が、明示に除外されない限り、黙示的に契約の内容となる。

満足すべき品質かどうかは、「物品の説明、値段その他の事情に鑑みて、合理的一般人が、(a)同種製品の通常の目的との適合性、(b)外形及び仕上がり、(c)軽微な欠陥の存否、(d)安全性、(e)耐久性その他の事項について、満足できる商品とみなすかどうかを基準に判断する(14条2A項、2B項)<sup>37</sup>とされる。当該条項も英国法上「condition」

35 島田・イギリス取引法入門74頁

36 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 177頁参照

37 島田・イギリス取引法入門 74頁

に当たると解されており<sup>38</sup>、Sellerが違反した際にはBuyerは契約を解除できる。

(3) Where the seller sells goods in the course of a business and the buyer, expressly or by implication, makes known—

(a) to the seller, or

(b) where the purchase price or part of it is payable by instalments and the goods were previously sold by a credit-broker to the seller, to that credit-broker,

any particular purpose for which the goods are being bought, there is an implied term that the goods supplied under the contract are reasonably fit for that purpose, whether or not that is a purpose for which such goods are commonly supplied, except where the circumstances show that the buyer does not rely, or that it is unreasonable for him to rely, on the skill or judgment of the seller or credit-broker.

すなわち、Sellerが営業の一環としてした売買の場合には、「対象商品が、買主が売主に知らせた使用目的に合理的に適合(*reasonably fit for the purpose make known to the seller*)していること(14条3項)<sup>39</sup>が、同条項のただし書の場合にあたるか、明示に除外されない限り、黙示的に契約の内容となるとされる。当該条項も英国法上「condition」に当たると解されており<sup>40</sup>、Sellerが違反した際にはBuyerは契約を解除できる。

38 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 177頁参照

39 島田・イギリス取引法入門75頁

40 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 177頁参照

## 15A Modification of remedies for breach of condition in non-consumer cases

(1) Where in the case of a contract of sale—

(a) the buyer would, apart from this subsection, have the right to reject goods by reason of a breach on the part of the seller of a term implied by section 13, 14 or 15 above, but

(b) the breach is so slight that it would be unreasonable for him to reject them, the breach is not to be treated as a breach of condition but may be treated as a breach of warranty.

(2) This section applies unless a contrary intention appears in, or is to be implied from, the contract.

Section 13/14/15の黙示条項にSellerが違反した場合、Buyerは物品を拒絶することができる。「事業者間の売買取引における売主による契約条件条項違反に関しては、当該違反が、これを根拠とする買主の契約解除権を認めては不合理な程度に小さい場合(*where the breach of condition is slight such that it would be unreasonable for the purchaser to rescind*)、当該違反は、付随的条項違反として取り扱うべきものとしている(15A条1項)<sup>41</sup>。

同法は更に、タイトル(権原)について以下の黙示の条項を定めている。

41 島田・イギリス取引法入門75頁

12 Implied terms about title, etc.

- (2) In a contract of sale, other than one to which subsection (3) below applies, there is also an implied term that—
- (a) the goods are free, and will remain free until the time when the property is to pass, from any charge or encumbrance not disclosed or known to the buyer before the contract is made, and
- (b) the buyer will enjoy quiet possession of the goods except so far as it may be disturbed by the owner or other person entitled to the benefit of any charge or encumbrance so disclosed or known.
- (3) This subsection applies to a contract of sale in the case of which there appears from the contract or is to be inferred from its circumstances an intention that the seller should transfer only such title as he or a third person may have.
- (4) In a contract to which subsection (3) above applies there is an implied term that all charges or encumbrances known to the seller and not known to the buyer have been disclosed to the buyer before the contract is made.
- (5) In a contract to which subsection (3) above applies there is also an implied term that none of the following will disturb the buyer's quiet possession of the goods, namely—
- (a) the seller;
- (b) in a case where the parties to the contract intend that the seller should transfer only such title as a

third person may have, that person:

- (c) anyone claiming through or under the seller or that third person otherwise than under a charge or encumbrance disclosed or known to the buyer before the contract is made.

〔(i) 対象商品に、買主が告知したもの以外の第三者の権利が設定され、又は付着していないこと(12条2項(a)、12条4項)。

(ii) 購入した対象商品の買主による占有が妨害されない(quiet possession)こと(12条2項(b)、12条5項)〕<sup>42</sup>。

## 黙示条項の除外

- (a) 黙示条項が除外される場合

上記の通り、制定法により一定の黙示条項が定められているが、これらの黙示条項は、当事者間の合意によって排除できる場合と、以下(b)に記載するように強行法規的に除外できない場合がある<sup>43</sup>。Sale of Goods Act 第55条は、黙示条項が除外される場合について以下のように定める。

55 Exclusion of implied terms

- (1) Where a right, duty or liability would arise under a contract of sale of goods by implication of law, it may (subject to the Unfair Contract Terms Act 1977) be negated or varied by express agreement, or by the course of dealing between the parties, or by such usage as binds both parties to the contract.

黙示条項を排除・制限する規定を置く場合、明確に規定する

42 島田・イギリス取引法入門75頁

43 島田・イギリス取引法入門74頁

必要がある。もし解釈で疑義が生じる場合には、その規定によって利益を受ける者-責任制限であればSeller-の不利益に解釈されることとなる<sup>44</sup>。

SALEFORM 1993を使用した中古船売買契約に関して、Dalmare SpA v Union Maritime Ltd and Anr (*The "Union Power"*)<sup>45</sup>においては、傍論ではあるが、「as is条項」は、船舶の引取りを拒絶する権利を排除するものであるが、Sale of Goods Act 第14条(2)における「satisfactory quality」についての黙示条項違反についての損害賠償請求権を排除するものではない、とされた。

(b) 黙示条項の除外が否定される場合

黙示条項を排除・制限する規定を置いたとしても、制定法(Unfair Contract Terms Act 1977やUnfair Terms in Consumer Contracts Regulations 1999における「合理性(reasonableness)テスト」等)や準拠法における公序良俗に違反する(詐欺的行為によるものや故意過失に基づく人身傷害に関するもの等)ものとして、当該排除・制限の効力を否定される場合がある<sup>46</sup>。

(i) Unfair Contract Terms Act (“UCTA”) 1977

UCTAが適用される場合、商人間の契約であって、消費者契約ではなく、「定型書式(standard terms)」を使用した契約でない場合には、黙示条項の排除・制限合意は以下のように取り扱われる<sup>47</sup>。UCTAは、適用される例外的場合を除き、国際供給契約(international supply contracts)には適用されな

44 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 266頁参照

45 [2012] Lloyd's Rep. QBD (Com Ct) (Flaux J)-13 December 2012。当該事案の売買契約においては、「Condition on delivery」として、「The Vessel shall be delivered and taken over as she was at the time of inspection, fair wear and tear expected. However, the Vessel shall be delivered with her class maintained extended to 30 September 2009 without condition/recommendation, free of average damage affecting the Vessels class.」と規定されていた。

46 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 266頁参照

47 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 66-67頁参照

い。

- (I) 人身傷害に関する責任除外は不可
- (II) 除外が「合理的」であれば、過失責任を除外可能
- (III) Sale of Goods Act 第12条の黙示条項違反責任は除外不可
- (IV) Sale of Goods Act 第13-15条の黙示条項違反責任は、除外が「合理的」であれば除外可
- (V) 除外が「合理的」であれば、表明違反責任を除外・制限可(国際供給契約(international supply contracts)であっても)(UCTAによりThe Misrepresentation Act 1967の第3条に規定されている)

(ii) The Misrepresentation Act 1967

3 Avoidance of provision excluding liability for misrepresentation.

- (1) If a contract contains a term which would exclude or restrict—
  - (a) any liability to which a party to a contract may be subject by reason of any misrepresentation made by him before the contract was made; or
  - (b) any remedy available to another party to the contract by reason of such a misrepresentation.

that term shall be of no effect except in so far as it satisfies the requirement of reasonableness as stated in section 11(1) of the Unfair Contract Terms Act 1977; and it is for those claiming that the term satisfies that requirement to show that it does.

同法は、国際供給契約(international supply contracts)にも適用されると解される<sup>48</sup>ため、UCTAが適用されない契約においても適

用され得る。

(c) 黙示条項の除外規定

Sale of Goods Act 第55条 (Exclusion of implied terms) に関し、SALEFORM 2012第18条は次のとおり規定し、Sale of Goods Act におけるSellerの義務を除外することを意図している。

18. Entire Agreement

The written terms of this Agreement comprise the entire agreement between the Buyers and the Sellers in relation to the sale and purchase of the Vessel and supersede all previous agreements whether oral or written between the Parties in relation thereto.

Each of the Parties acknowledges that in entering into this Agreement it has not relied on and shall have no right or remedy in respect of any statement, representation, assurance or warranty (whether or not made negligently) other than as is expressly set out in this Agreement.

Any terms implied into this Agreement by any applicable statute or law are hereby excluded to the extent that such exclusion can legally be made. Nothing in this Clause shall limit or exclude any liability for fraud.

日本語訳<sup>49</sup>

「18. 完全合意

本契約の書面にした条項は本船売買に関する買主と売主との間の完全合意となり、及び口頭であると書面であるとを

問わず、本契約に関する当事者間のすべてのそれ以前の合意に優先する。

各当事者は、本契約を締結するにあたり、本契約に明確に述べられていない記述、表示、保証又は担保(過失による)と否とを問わないに依拠することなく、及びそれらに関して何らの権利又は救済を有しないことを認める。

適用可能な制定法又は法律によって本契約に黙示される条項は、その除外が適法な限度で、本契約により除外される。本条は、詐欺に対する責任を何ら制限又は除外しない。」

48 Goldrein他・Ship Sale and Purchase 67頁参照

49 MEMORANDUM OF AGREEMENT (SALEFORM 2012)逐条英和对訳83頁より引用