

論文

# 造船契約解除に関する実務的考察

一橋パートナーズ法律事務所  
弁護士 瀬野 克久  
弁護士 喜多村拓弥

\*\*\*\*\*

## 第一 序

### 第二 契約に明記されている条項 (Express terms) - Buyer による解除条項

#### A. Delivery 遅延と Buyer による契約解除事由

1. Delivery 遅延に基づく契約解除の原則的要件
2. FORCE MAJEURE (不可抗力事由) による Delivery 遅延に基づく契約解除
3. Delay の場合にその他問題とされる争点

#### B. 全損

#### C. その他の解除事由

#### D. Buyer による契約解除の効果

### 第三 契約に明記されている条項 (Express terms) - Builder による解除条項

1. 「Buyer's Default」について
2. Buyer's Default 発生時における Builder のとりうる手段

### 第四 契約に明記されていない解除権 (Implied terms)

#### A. 日本法を準拠法とする場合

1. 債務不履行解除
2. 請負契約に特有の解除権

#### B. 英国法を準拠法とする場合

1. 英国法における契約条項の3分類と解除の可否
2. 履行期前の履行拒絶 (anticipatory repudiation)
3. 契約に明記された解除権との関係

## 第五 終わりに

\*\*\*\*\*

第一 序

2020年  
造船契約の  
(c)造船契  
終了事由  
しながら

1. 検討

造船  
Ship  
的に  
表す  
てま  
条項  
る。

な  
事

ま  
Co

本  
Co  
一  
で

2. 基

考

t

t

## 第一 序

2020年2月5日に一般社団法人日本海運集会所(東京)において著者両名が担当した「造船契約の実務的検討」と題する講演にて(a)造船契約終了事由及び効果、(b)船舶の引渡し、(c)造船契約におけるWarrantyの内容の報告を行った。本稿は、同講演のうち、「造船契約の終了事由及びその効果」における報告内容をもとに、主として喜多村拓弥が瀬野克久と協議をしながら同報告内容に加筆した上で、本稿著者両名が纏めたものである。

### 1. 検討対象とする標準的な造船契約

造船契約書の書式として、日本造船工業会(SAJ)により1974年に公表された「Standard Shipbuilding Contract」(以下、「SAJ FORM」という)に各造船所が手を加えたものが一般的に使用されている。また、特に海外企業が発注者となる場合においては、BIMCOが公表するNEWBUILDCON FORM(以下、「NEWBUILDCON FORM」という)を念頭において契約交渉がなされる可能性がある。そこで、本稿においては、主としてSAJ FORMの条項の解説を行い、必要に応じてNEWBUILDCON FORMの条項との比較を行うこととする。

なお、本稿では、SAJ FORMにおける用語法に準じて、造船契約の造船者の立場にある当事者をBuilder、発注者の立場にある当事者をBuyerと呼称する。

また、本稿では、当事者間で締結された個別的な造船契約を指して「Shipbuilding Contract」と称することとする。

本稿では、SAJ FORMを引用していることが多いが、現実に締結されているShipbuilding Contractでは、SAJ FORMにおいて参考のため記載されている日数等が変更されているケースもあるため、個別案件においてはShipbuilding Contractの文言を確認することが必要である。

### 2. 基本的な視座

契約において合意した内容は、法令違反等により条項が無効になる場合等を除き、原則としてその内容通りの法的拘束力をもつため、当事者は契約に明記された条項(Express terms)の内容を理解することが肝要である。他方、契約書に記載していることがすべてであるかといえばそうではなく、法令又は判例により契約書に記載されていないことが補充・追加されることがある。このように、法令又は判例により補充・追加される条項(Implied terms)についても併せて理解する必要がある。

造船契約の解除事由及びその効果に関しては、一般的に締結されている造船契約においては、「Builderの観点」からは契約の規定により十分な保護が与えられているといえるため、

Builder が Implied terms に基づく主張をすることはあまり多くないと考える見方もある。

「Buyer の観点」からは、契約の規定は必ずしも Buyer の保護に十分ではない部分もあると考える局面もあり、特に海外の Buyer は Implied terms に基づく主張を試みることもあるのではないと思われる。Builder としても、このような Buyer の主張に対応する、あるいは、反論するためにも、Implied terms に関する理解を深めておくことが肝要である。

### 3. 裁判例等の引用について

本稿において、裁判例等を引用しているが、詳細な判例解説をすることを目的としているものでなく、できる限り具体的な事例を提供して解説、説明をすることを目的としている。本稿において引用し、紹介している内容は裁判例等の概略にすぎないため、誌面の都合あるいは説明の便宜上、一部省略をしていることをお断りしておく。

## 第二 契約に明記されている条項 (Express terms) - Buyer による解除条項

ここでは、Buyer による解除条項に関連し Shipbuilding Contract に明記された条項 (Express terms) の内容を記載する。

### A. Delivery 遅延と Buyer による契約解除事由

#### 1. Delivery 遅延に基づく契約解除の原則的要件

##### (1) SAJ FORM の規定の概要

予定されている Delivery Date から本船の引渡しを合計 210 日を超過して遅延した場合、Buyer は Shipbuilding Contract を解除 (rescind) することができる (Article III Paragraph 1(c))。但し、次の①及び②の事由による引渡しの遅延は、上記 210 日の日数の計算に含めない、あるいは自動的に Delivery Date が延期される (Article III Paragraph 1(e) 参照)。<sup>1</sup>

- ① Article VIII FORCE MAJEURE による遅延 (下記 2. にて説明する)
- ② その他 permissible delay として許容される遅れ (下記 1.(2)(3)(4) にて説明する)

<sup>1</sup> 210 日を超過しない遅延期間については、①遅延 1 日目から 30 日目までは猶予期間とされ、建造代金の減額事由にもならず、②遅延 31 日目から 210 日目までは、損害賠償の予定額 (liquidated damages) として、遅延日数 1 日当たり一定金額が建造代金から減額される (Article III Paragraph 1(a)(b))。但し、遅延期間が 210 日を超過し、Buyer が契約解除 (rescind) を選択した場合には、所定の損害賠償の予定額を請求できない (Article III Paragraph 5)。

【関連する SAJ FORM の規定】

ARTICLE III (ADJUSTMENT OF CONTRACT PRICE)

1. Delivery

(a) 省略

(b) 省略

(c) But, if the delay in delivery of the VESSEL should continue for a period of hundred and eighty (180) days from the thirty-first (31st) day after the Delivery Date, then in such event, and after such period has expired, the BUYER may at its option rescind this Contract in accordance with the provisions of Article X hereof. The BUILDER may, at any time after the expiration of the aforementioned hundred and eighty (180) days of delay in delivery, if the BUYER has not served notice of rescission as provided in Article X hereof, demand in writing that the BUYER shall make an election, in which case the BUYER shall, within fifteen (15) days after such demand is received by the BUYER, notify the BUILDER of its intention either to rescind this Contract or to consent to the acceptance of the VESSEL at an agreed future date; it being understood by the parties hereto that, if the VESSEL is not delivered by such future date, the BUYER shall have the same right of rescission upon the same terms and conditions as hereinabove provided.

(d) 省略

(e) For the purpose of this Article, the delivery of the VESSEL shall be deemed to be delayed when and if the VESSEL, after taking into full account all postponements of the Delivery Date by reason of permissible delays as defined in Article VIII and/ or any other reasons under this Contract, is not delivered by the date upon which delivery is required under the terms of this Contract.

5. Effect of Rescission:

It is expressly understood and agreed by the parties hereto that in any case, if the BUYER rescinds this Contract under this Article, the BUYER shall not be entitled to any liquidated damages.

(2) permissible delay - シー・トライアルの延期

悪天候によりシー・トライアルが延期された場合には、当該延期期間は permissible delay とみなされる。

【関連する SAJ FORM の規定】

ARTICLE VI – TRIALS

2. Weather Condition:

The trial run shall be carried out under the weather condition which is deemed favourable enough by the judgement of the BUILDER. In the event of unfavourable weather on the date specified for the trial run, the same shall take place on the first available day thereafter that the weather condition permits. It is agreed that, if during the trial run of the VESSEL, the weather should suddenly become so unfavourable that orderly conduct of the trial run can no longer be continued, the trial run shall be discontinued and postponed until the first favourable day next following, unless the BUYER shall assent in writing to acceptance of the VESSEL on the basis of the trial run already made before such discontinuance has occurred.

Any delay of trial run caused by such unfavourable weather condition shall operate to postpone the Delivery Date by the period of delay involved and such delay shall be deemed as a permissible delay in the delivery of the VESSEL.

(3) permissible delay - Buyer's Default

(a) SAJ FORM の規定の概要

SAJ FORM Article XI (Buyer's Default) の事由（建造代金の支払遅延、又は、契約に従い引き渡された本船の引取拒絶）が発生した場合には、当該事由が継続した期間について自動的に Delivery Date が延期される。

【関連する SAJ FORM の規定】

ARTICLE XI – BUYER'S DEFAULT

1. Definition of Default:

The BUYER shall be deemed to be in default of performance of its obligations under this Contract in the following cases:

- (a) If the BUYER fails to pay any of the First, Second and Third Installments to the BUILDER within three (3) days after such Installment becomes due and payable under the provisions of Article II hereof; or

- (b) If the BUYER fails to pay the Fourth Installment to the BUILDER concurrently with the delivery of the VESSEL by the BUILDER to the BUYER as provided in Article II hereof; or
- (c) If the BUYER fails to take delivery of the VESSEL, when the VESSEL is duly tendered for delivery by the BUILDER under the provisions of Article VII hereof.

3. Effect of Default:

- (a) If any default by the BUYER occurs as provided hereinbefore, the Delivery Date shall be automatically postponed for a period of continuance of such default by the BUYER.
- (b) If any default by the BUYER continues for a period of fifteen (15) days, the BUILDER may, at its option, rescind this Contract by giving notice of such effect to the BUYER by cable confirmed in writing. Upon receipt by the BUYER of such notice of rescission, this Contract shall forthwith become null and void and any of the BUYER's Supplies shall become the sole property of the BUILDER.

In the event of such rescission of this Contract, the BUILDER shall be entitled to retain any Installment or Installments theretofore paid by the BUYER to the BUILDER on account of this Contract.

(b) 関連する裁判例 - Delivery Date への影響の有無

以下の①及び②の事例のように、外形的には Buyer に Shipbuilding Contract 上の義務違反があると評価し得る場合であっても、建造工程ないし Delivery Date への影響が低いことに鑑みて、permissible delay に該当しないと判断された事例がある。

① Zhoushan Jinhaiwan Shipyard Co Ltd v Golden Exquisite Inc<sup>2</sup>

「Buyer が選任した監督 (supervisor) が非常に短い時間しか業務を行わず、不合理な要求をして、不合理に手続又は本船の図面に対する回答を遅らせ、これらにより建造遅延を生じさせた」という事由は、delivery date を自動的に延長させる性質の Buyer's Default には該当しないと判断された。その主な理由としては、下記の規定により、supervisor が船舶の不適合を発見した場合であっても、Builder は建造を続けることができるため、supervisor は船舶建造を遅延させる程の権限を有していない、ということが挙げられている。

<sup>2</sup> [2014] EWHC 4050 (Comm)

*“upon receipt of which the Builder shall correct such nonconformity if the Builder agrees with the Buyer. In any circumstances, the Builder shall be entitled to proceed with the construction of the Vessel even if there exist discrepancy in the opinion between the Buyer and the Builder, without prejudice to the Buyer’s right to submit the issue for determination by the Classification Society or arbitration in accordance with the provisions hereof”*

② Bluewater Energy Services BV v (1) Mercon Steel Structures BV (and others)<sup>3</sup>

Builder が、Buyer による設計図書の提供遅延等の様々な行為を理由に工期の延長 (extensions of time) を主張したが、これらの Buyer の行為が “Critical Pass” に影響しないと判断されたため、工期延長が認められなかった。なお、“Critical Pass” とは、プロジェクト行程のうち、事実上プロジェクト全体のスケジュールを左右する作業をいい、“Critical Pass” 上の活動に遅延が生じると、プロジェクト完了予定日に直接的な影響が生じる。

(c) 関連する裁判例 - 妨害原則 (prevention principle)<sup>4</sup> との関係

① Adyard Abu Dhabi v SD Marine Services<sup>5</sup>

② Jiangsu Guoxin Corporation Ltd v Precious Shipping Public Co Ltd<sup>6</sup>

Shipbuilding Contract の紛争において、Builder が妨害原則に基づき、Buyer の行為が期日までの引渡しを妨げたため、Builder は引渡期日でなくても合理的期間内に本船を引き渡せばよい、と主張することがある。しかし、上記①②を含む英国裁判例においては、SAJ FORM のように、引渡期日の延期事由が規定されている Shipbuilding Contract においては、一般論としての妨害原則は適用されないとして、このような Builder の主張は否定される傾向にある。

(4) permissible delay - Buyer’s Supplies の提供遅延

Buyer’s Supplies (仕様書等において Buyer が提供するものと記載されている部品等) について、Builder の判断により修理等が必要となった場合、又は、その提供が遅延された場合には、Delivery Date が自動的に延期される。

<sup>3</sup> [2014] EWHC 2132

<sup>4</sup> 妨害原則 (prevention principle) とは、英国法における一般原則であり、契約上一定の期限内の履行義務を負う者が、相手方の行為 (契約違反の行為に限られない) によってその期限内の履行を妨害された場合、当初の履行期限は拘束力を失い (time at large)、合理的な期間内に履行すれば足りる、という原則である。

<sup>5</sup> [2011] EWHC 848 (Comm)

<sup>6</sup> [2020] EWHC 1030 (Comm)

【関連する SAJ FORM の規定】

ARTICLE XVII – BUYER’S SUPPLIES

1. Responsibility of BUYER:

- (a) 省略
- (b) 省略
- (c) Any and all of the BUYER’s Supplies shall be subject to the BUILDER’s reasonable right of rejection, as and if they are found to be unsuitable or in improper condition for installation. However, if so requested by the BUYER, the BUILDER may repair or adjust the BUYER’s Supplies without prejudice to the BUILDER’s other rights hereunder and without being responsible for any consequences therefrom. In such case, the BUYER shall reimburse the BUILDER for all costs and expenses incurred by the BUILDER in such repair or adjustment and the Delivery Date shall be automatically postponed for a period of time necessary for such repair or replacement.
- (d) Should the BUYER fail to deliver any of the BUYER’s Supplies within the time designated, the Delivery Date shall be automatically extended for a period of such delay in delivery. In such event, the BUYER shall be responsible and pay to the BUILDER for all losses and damages incurred by the BUILDER by reason of such delay in delivery of the BUYER’s Supplies and such payment shall be made upon delivery of the VESSEL. If delay in delivery of any of the BUYER’s Supplies exceeds thirty (30) days, then, the BUILDER shall be entitled to proceed with construction of the VESSEL without installation thereof in or on the VESSEL, without prejudice to the BUILDER’s other rights as hereinabove provided, and the BUYER shall accept and take delivery of the VESSEL so constructed.

(5) NEWBUILDCON FORM における permissible delay の相違点

NEWBUILDCON FORM においても同様に permissible delay が定められているが、permissible delay に該当する事由が上記 (1) ないし (4) とやや異なることに加え、次の条件を満たす場合に限り permissible delay となると定められている (NEWBUILDCON FORM Clause 34.(a)(iii))。

- ① 当該事由が Builder の過失によって生じたものでないこと
- ② 当該事由が契約締結日に Builder にとって予見できなかったものであること
- ③ 通知の手續を履践していること
- ④ Builder が当該事由による本船の引渡しに対する影響を最小限にする努力をしたこと



## 2. FORCE MAJEURE (不可抗力事由) による Delivery 遅延に基づく契約解除

上記 1.(1) に述べたとおり、FORCE MAJEURE の期間は Delivery 遅延の期間に算入されないが、FORCE MAJEURE の期間自体が合計 210 日間を超過した場合、Buyer は契約を解除 (rescind) することができる (Article VIII, Paragraph 4)。

FORCE MAJEURE の事由は SAJ FORM Article VIII Paragraph 1 に詳細に規定されており、ある事由が FORCE MAJEURE に該当するか否かは当該文言の解釈の問題となる。

なお、NEWBUILDCON FORM では、FORCE MAJEURE の期間自体が合計 180 日間を超過した場合に加え、non-permissible delays の期間と FORCE MAJEURE の期間の合計が 270 日を超えた場合も、Buyer が契約を解除できる (NEWBUILDCON FORM Clause 39(a)(iii)(1),(3))。

### 【関連する SAJ FORM の規定】

#### ARTICLE VIII – DELAYS AND EXTENSION OF TIME FOR DELIVERY (FORCE MAJEURE)

##### 1. Causes of Delay:

If, at any time before the actual delivery, either the construction of the VESSEL or any performance required as a prerequisite of delivery of the VESSEL is delayed due to ... [筆者注：FORCE MAJEURE の事由が列記されているため、省略]... then and in any such case, the Delivery Date shall be postponed for a period of time which shall not exceed the total accumulated time of all such delays.

##### 2. Notice of Delay:

Within ten (10) days after the date of occurrence of any cause of delay, on account of which the BUILDER claims that it is entitled under this Contract to a postponement of the Delivery Date, the BUILDER shall notify the BUYER in writing or by cable confirmed in writing of the date such cause of delay occurred. Likewise, within ten (10) days after the date of ending of such cause of delay, the BUILDER shall notify the BUYER in writing or by cable confirmed in writing of the date such cause of delay ended. The BUILDER shall also notify the BUYER of the period, by which the Delivery Date is postponed by reason of such cause of delay, with all reasonable despatch after it has been determined. Failure of the BUYER to object to the BUILDER's claim for postponement of the Delivery Date within ten (10) days after receipt by the BUYER of such notice of claim shall be deemed to be a waiver by the BUYER of its right to object such postponement of the Delivery Date.

3. Definition of Permissible Delay:

Delays on account of such causes as specified in Paragraph 1 of this Article and any other delays of a nature which under the terms of this Contract permits postponement of the Delivery Date shall be understood to be permissible delays and are to be distinguished from unauthorized delays on account of which the Contract Price is subject to adjustment as provided for an Article III hereof.

4. Right to Rescind for Excessive Delay:

If the total accumulated time of all delays on account of the causes specified in Paragraph 1 of this Article, excluding delays of a nature which under the terms of this Contract permit postponement of the Delivery Date, amounts to Two Hundred and Ten (210) days or more, then, in such event, the BUYER may rescind this Contract in accordance with the provisions of Article X hereof. The BUILDER may, at any time after the accumulated time of the aforementioned delays justifying rescission by the BUYER, demand in writing that the BUYER shall make an election, in which case the BUYER shall, within twenty (20) days after such demand is received by the BUYER, either notify the BUILDER of its intention to rescind this Contract, or consent to a postponement of the Delivery Date to a specific future date; it being understood and agreed by the parties hereto that, if any further delay occurs on account of causes justifying rescission as specified in this Article, the BUYER shall have the same right of rescission upon the same terms as hereinabove provided.

3. Delay の場合にその他問題とされる争点

- (1) 当事者間において Delivery Date を延長する合意があったか否かが事実認定上の争点となる場合がある。
- (2) 下記文言のように、「引渡期限までに船舶の完成、引渡しがなされないことが明白である場合には契約を解除することができる」旨の特約がある場合には、当該事由に基づく解除の可否が争点となり得る<sup>7)</sup>。

“If it can be established beyond any reasonable doubt that the Vessel will be delayed for more than 180 days as per paragraph (b) ... above, the Buyer shall have the right forthwith to cancel the Contract”

- (3) 上記 (2) のような特約がない場合であっても、引渡期限あるいは予定されている

<sup>7)</sup> London Arbitration 2/15 LMLN 掲載日 2015 年 2 月 3 日

Delivery Date から合計 210 日遅延する迄に、相手方が履行を拒絶することを明確にしている場合には、履行拒絶による契約解除が問題となる（本稿第四「契約に明記されていない解除権 (Implied terms)」の記載を参照のこと）。

- (4) Shipbuilding Contract において「permissible delay による Delivery Date 延長には、その事由が発生してから一定期間内に Builder が Buyer に通知する必要がある」などと定められている場合、Delivery Date の自動延長は認められず、通知を怠った Builder は当該 permissible delay による Delivery Date の延長を主張できない<sup>8</sup>、と判断されることがある。したがって、Shipbuilding Contract におけるこのような規定の有無や、通知の有無が争点となり得る。

## B. 全損

全損の場合、「Builder 及び Buyer の合意により、① Delivery Date の延期や、建造代金その他の条項につき変更合意を行なった上で、船舶を再建造するか、又は、②支払済の Installments を無利息にて Buyer へ返還する。②の場合、返還時に契約は解除されたものみなされ、債権債務は終了する」と規定されている。

### 【関連する SAJ FORM の規定】

#### ARTICLE XII – INSURANCE

##### 1. 省略

##### 2. Application of Recovered Amount:

###### (a) Partial Loss:

In the event the VESSEL shall be damaged by any insured cause whatsoever prior to acceptance thereof by the BUYER and in the further event that such damage shall not constitute an actual or a constructive total loss of the VESSEL, the BUILDER shall apply the amount recovered under the insurance policy referred to in Paragraph 1 of this Article to the repair of such damage satisfactory to the Classification Society, and the BUYER shall accept the VESSEL under this Contract if completed in accordance with this Contract and Specifications.

###### (b) Total Loss:

<sup>8</sup> London Arbitration 9/13 LMLN 掲載日 2013 年 5 月 29 日、及び、London Arbitration 2/19 LMLN 掲載日 2019 年 1 月 17 日参照

However, in the event that the VESSEL is determined to be an actual or constructive total loss, the BUILDER shall by the mutual agreement between the parties hereto, either:

- i) Proceed in accordance with the terms of this Contract, in which case the amount recovered under said insurance policy shall be applied to the reconstruction of the VESSEL's damage, provided the parties hereto shall have first agreed in writing as to such reasonable postponement of the Delivery Date and adjustment of other terms of this Contract including the Contract Price as may be necessary for the completion of such reconstruction; or
- ii) Refund immediately to the BUYER the amount of all Installments paid to the BUYER under this Contract without any interest, whereupon this Contract shall be deemed to be rescinded and all rights, duties, liabilities and obligations of each of the parties to the other shall terminate forthwith.

#### C. その他の解除事由

Shipbuilding Contractに規定する海上試運転時の船舶のスピード、燃費、積載重量に関する最低限度の基準を満たさない場合に、Buyerは契約を解除することができる旨規定されている<sup>9</sup>。もっとも、これらの基準の達成・未達成については、Delivery遅延日数の計算と異なり、比較的明確であり、解除事由の有無に関して紛争にはなりにくい。但し、これらの基準の達成・未達成が軽微である場合、契約に明記されているため軽微でも解除権が発生すると考える立場と、一般法の解釈を参考にして軽微である場合には解除権が発生しないと考える立場の双方があるかもしれない(一般法の解釈については本稿第四を参照。)

上記以外にも、船種によって異なる価格調整事項ないし契約解除事由が記載される例がある。例えばLPG CarrierあるいはChemical Tankerの場合にはCargo Tank Capacityが、Container Carrierの場合にはContainer Capacity (●TEU)、PCCの場合にはNumber of Cargo Loading (●Unit)、LNG Carrierの場合にはBoil-off Rateが価格調整事項ないし契約解除事由の基準とされることが散見される。

#### D. Buyerによる契約解除の効果

##### 1. SAJ FORMの規定の概要

<sup>9</sup> なお、性能未達成についても、Delivery遅延と同様、一定基準までは損害賠償の予定額(liquidated damages)が建造代金から減額されるのみであり、これを超える性能未達成がある場合にBuyerは契約を解除することができる。但し、Buyerが契約解除を選択した場合には、所定の損害賠償の予定額を請求できない(Article III Paragraph 5)旨規定されている。

上記に述べた事由により Buyer に解除権が発生した場合、Buyer は書面にて Builder に対し解除権を行使する旨を通知することができる。当該通知を Builder が受領した時点で契約解除の効果が発生する (SAJ FORM Article X 第 1 項)。

Buyer が解除した場合、原則として、Builder は Buyer に対して前払金 (Instalment) を、前払金が支払われた日を起算日とする利息を付して返還しなくてはならない (SAJ FORM Article X 第 2 項)。かかる前払金の償還がなされた場合、Builder と Buyer はそれぞれ Shipbuilding Contract 上の全ての義務を免れるとされている (SAJ FORM Article X 第 3 項)。

上記の前払金返還債務を保全する手段として、銀行が Refundment Guarantee (前受金返還保証書) を Buyer に対して発行している場合、Buyer としては前払金の返還が確実に行われる可能性が高いが、Refundment Guarantee (前受金返還保証書) が発行されていない場合には Builder の資力が十分でなければ、前払金の全額の返還は期待できない。

【関連する SAJ FORM の規定】

ARTICLE X – RESCISSION BY BUYER

1. Notice:

The payments made by the BUYER prior to the delivery of the VESSEL shall be in the nature of advances to the BUILDER. In the event that the BUYER shall exercise its right of rescission of this Contract under and pursuant to any of the provisions of this Contract specifically permitting the BUYER to do so, then the BUYER shall notify the BUILDER in writing or by cable confirmed in writing, and such rescission shall be effective as of the date notice thereof is received by the BUILDER.

2. Refund by BUILDER:

Thereupon the BUILDER shall promptly refund to the BUYER the full amount of all sums paid by the BUYER to the BUILDER on account of the VESSEL, unless the BUILDER proceeds to the arbitration under the provisions of Article XIII hereof.

In such event, the BUILDER shall pay the BUYER interest at the rate of --- percent (-- %) per annum on the amount required herein to be refunded to the BUYER, computed from the respective dates on which such sums were paid by the BUYER to the BUILDER to the date of remittance by transfer of such refund to the BUYER by the BUILDER, provided, however, that if the said rescission by the BUYER is made under the provisions of Paragraph 4 of Article VIII hereof, then in such event the BUILDER shall not be required to pay any interest.

3. Discharge of Obligations:

Upon such refund by the BUILDER to the BUYER, all obligations, duties and liabilities of each of the parties hereto to the other under this Contract shall be forthwith completely discharged.

2. 関連する裁判例 - Builder が Buyer の解除権行使を争うために必要な手続

*Nanjing Tianshun Shipbuilding Co Ltd and Anr v Orchard Tankers Pte Ltd*<sup>10</sup>

本事案における Shipbuilding Contract では、Builder は「Buyer による解除の日から 30 日以内に仲裁手続が開始された場合には」Buyer の解除を争う権利がある、と定められていた。このような事案のもと、高等法院 (High Court) は、Builder が当該期間内に仲裁手続を開始することができなかった場合、Builder は Buyer による解除を争う権利を完全に失う、と判断した。

3. 関連する裁判例 - Buyer の解除権に特殊な効果が定められていたケース

*BMBF (No 12) Ltd v Harland and Wolff Shipbuilding and Heavy Industries Ltd*<sup>11</sup>

本件は deep water drill ship の Shipbuilding Contract に関する事案である。本船は建造中に段階的に Buyer に所有権が移転するとされていた。そのため、Buyer は、Builder's Default 発生時に、Buyer は (a) 契約を解除した上で Builder から支払済代金 + 利息の返還を受けるか、あるいは、(b) 建造中の本船の占有を取得し本船を Builder の Yard 又はそれ以外において完成させるかを選択することができる、と定められていた。

本件控訴院 (Court of Appeal) 判決は、同規定に基づき、Buyer が船舶の占有を取得した場合、Builder が船舶を完成させていないという理由のみでは、Buyer は Builder に対する残代金支払義務を免れることはできないと判断した。

第三 契約に明記されている条項 (Express terms) - Builder による解除条項

ここでは、Builder が行使することができる解除条項に関連し Shipbuilding Contract に明記された条項 (Express terms) の内容を記載する。

1. 「Buyer's Default」について

<sup>10</sup> [2011] EWHC 164 (Comm)

<sup>11</sup> [2001] EWCA Civ 862

Buyerの主要な義務は代金の支払と船舶の引渡しを受けることであるため、SAJ FORMでも以下の(a)ないし(c)の場合を「Buyer's Default」として規定している(SAJ FORM Article XI 第1項)。

- (a) 前払金を支払期限から3日以内に支払わない場合
- (b) 竣工時の支払金を船舶の引渡しと同時に支払わない場合

厳密には「同時」ではなく、竣工時に Builder に対して支払う分割払金は、竣工予定日の数日前に Builder が指定する銀行に対し条件 (Builder と Owner(船舶発注者) が署名した Protocol of Delivery and Acceptance のコピーが当該銀行に提示された時点で Builder にリリースする旨の条件) 付で送金されることが多い。ちなみに、BIMCO 所定の NEWBUILD CON FORMS 第30項(a)には、上記手続きについて次のとおり記載されている。SAJ FORM Article II 第4(d)項にも類似の記載がある。

### 30. Final Installment

- (a) The Final Installment shall be adjusted in accordance with this Contract and notified by the Builder to the Buyer not later than seven (7) Banking Days prior to the notified date of delivery (see Clause 27(d)(Sea Trials -Method of Acceptance or Rejection)). Not later than two (2) Banking Days prior to the notified date of delivery the amount of the Final Installment, as adjusted, shall be deposited with the Builder's Bank as set out in Box 12, with irrevocable instructions that, subject to Sub-Clause (c) below, the amount shall be released to the Builder against presentation by the Builder of a copy of the Protocol of Delivery and Acceptance of the Vessel signed by the Builder and the Buyer. Interest, if any, accruing on such deposit shall be for the benefit of the Buyer.
- (c) Builder が Shipbuilding Contract の規定に従って船舶引渡の提供をしたにもかかわらず、Buyer が船舶の引渡しを受けなかった場合<sup>12</sup>

上記に該当するためには、Builder が「Shipbuilding Contract の規定に従って船舶引渡の提供をした」ことが必要である。

これに関連して、Shipbuilding Contract において、船舶が適合すべき基準として、次の3つの基準が要求されることが一般的である(SAJ FORM Article I)。

- ① Contract 及び Specifications に適合していること
- ② 試運転時において、Deadweight、Trial speed 及び Fuel consumption について保証

<sup>12</sup> 以下(c)の記述については、瀬野克久「船舶建造取引の実務」45頁以下も参照のこと。

FORM  
FORM

した performance を達成していること

- ③ Classification Society のルールに適合していること；

船舶がこれらの適合すべき基準を充足していない場合には、Buyer は当該船舶の引取りを拒絶できるのが原則である。

その場合においても基準の不適合が本質的なものではなく Builder がこれを是正するのに時間と費用を要するような場合にまで、Buyer は建造船舶の引取りを拒否できるのか、が問題となる。

この点、NEWBUILDCON FORM では、次のような特約が設けられている (Clause 27(d)(iv))。

建造船舶が契約上の基準に適合しない場合であっても、

- ① 不適合が重要でなく、かつ、
- ② Class 又は意図する取引における船舶の運航に影響を及ぼすものでなく、かつ、
- ③ Builder が合理的期間内に是正することが不可能であり、かつ、
- ④ Buyer に契約を解除する権利が発生していない場合、には、

引渡後速やかに Builder が Builder の費用で是正すること、Builder が Buyer に対して損失補償する旨を文書で合意すること等を条件に、Buyer が引取義務を負う。

一方、SAJ FORM のように、Shipbuilding Contract に特段の規定がない場合には、法律上の一般原則に従うことになる。

英国法上、契約条項は、Condition、Warranty、Innominate Term の3種類に分類されている<sup>13</sup>。英国法を準拠法とする契約においては、目的物の瑕疵が、以下の契約違反を構成する場合、買主は受領を拒むことができる。

- ① Condition 違反
- ② Innominate Term 違反で、契約の根幹に関わる違反であるか、又は、買主が契約から得ようとしていた利益の全てを実質的に奪うことになる違反

したがって、目的物の瑕疵が上記の違反に至らない場合 (= Innominate Term 違反で②の程度に至らないものか、あるいは、warranty 違反にすぎないもの)、買主は目的物の受領を拒むことができない。

日本法上も、付随的な部分 (船舶の安全航行に影響がない程度のマイナーな瑕疵) に

<sup>13</sup> 詳細は、本稿第四 B.1. を参照。

工予定  
)が署  
時点で  
CO所  
の記載

otified  
otified  
tion)).  
mount  
as set  
w, the  
opy of  
nd the  
er.

らず、

引渡

、次

保証



軽微な瑕疵があるにすぎないといえる場合、Buyer は船舶の引取義務を負うと解される。

## 2. Buyer's Default 発生時における Builder のとりうる手段

### (1) 遅延損害金

Builder は、Buyer に対して、遅延損害金として、所定の利率による遅延利息、及び、Default のために Builder に発生した全ての経費・費用 (all charges and expenses) を請求することができる (SAJ FORM Article XI 第 2 項)。

### (2) Delivery Date の自動的延期 (SAJ FORM Article XI 第 3 項 (a))

当該 Buyer's Default の存続する期間、Delivery Date が自動的に延期される。但し、Buyer's Default の Buyer に対する通知に関する規定がある場合には、当該通知を怠ると Delivery Date の自動延期が認められない場合があるため、このような規定がないか留意が必要である。

### (3) Buyer's Default が 15 日以上続いた場合、Builder は契約を解除することができる (SAJ FORM Article XI 第 3 項 (b))。Builder が当該解除権を行使した場合、以下の効果が生じる。

(a) Builder へ支払済の前払金について Builder は返還する必要はない (SAJ FORM Article XI 第 3 項 (b))

(b) Buyer's Supply については Builder の所有物となる (SAJ FORM Article XI 第 3 項 (b))

(c) Shipbuilding Contract の解除時にすでに支払期限が到来している未払の前払金を、解除後に Builder が請求することができるかについては、議論はありうる。英国貴族院判決には、当該事案の Shipbuilding Contract に定められた SAJ FORM Article XI と同様の規定の解釈について、解除時にすでに支払期限が到来しているのであれば、Builder は未払の前払金を請求できると判断したものがあ<sup>14</sup>。

(d) 一方、Shipbuilding Contract の解除時にまだ支払期限が到来していなかった前払金については、Builder は請求することができないと解するのが一般的である<sup>15</sup>。

<sup>14</sup> *Stocznia Gdanska SA v. Latvian Shipping Co and Others* [1998] UKHL 9

<sup>15</sup> 同旨の英国貴族院判決として、*Hyundai Heavy Industries Co. Ltd v Papadopoulos* [1980] 1 WLR 1129

(4) 解除した場合、Builderは「船舶を完成させた状態」で、又は、「未完成の状態」で他へ売却することが可能となる (SAJ FORM Article XI 第4項 (a))

- (a) 船舶を完成させるか否か、あるいは未完成の状態で他へ売却するかは、Builderの自由裁量により決定することができる。Builderとしては、実務上、少なくとも Steel Cutting 後は船舶を完成させないとする選択肢をとるより、船舶を完成させることを選択することが一般的であろう。
- (b) 船舶を売却した場合、当該売却代金については、次の順序で充当される (SAJ FORM Article XI 第4項 (b)(c))。
- (i) 「船舶売却に要した一切の費用 (expense)」及び「その他 Buyer's Default により Builder に生じた費用」；
- (ii) ①船舶を完成させて売却した場合には「未払の船価」及び「弁済期から発生した利息」に充当され、②船舶を未完成の状態売却した場合には「船舶の建造に要した一切の費用 (cost)」から「支払済の前払金を差し引いた金額」及び「契約の解除により Builder に発生した合理的な利益の喪失に対する補償」に充当される。
- (c) 船舶の売却代金を充当してもなお不足がある場合には、Buyer はかかる不足額を Builder へ支払う (SAJ FORM Article XI 第4項 (e))。一方、剰余がある場合には、Builder は Buyer が支払った前払金及び Buyer's Supply の価格を限度として、Buyer にかかる剰余を返還する (SAJ FORM Article XI 第4項 (d))。

#### 第四 契約に明記されていない解除権 (Implied terms)

ここでは、Shipbuilding Contract に明記された条項 (Express terms) 以外で、法令又は判例により補充・追加される条項 (Implied terms) の内容を記載する。

##### A. 日本法を準拠法とする場合

日本法において、契約終了事由は、目的達成、履行不能、契約当事者が契約において合意する「約定解除権」の行使、法律により契約の解除権が付与される「法定解除権」の行使に分類することが可能である<sup>15</sup>。「法定解除権」には、債務不履行を理由とする解除として契約に共通するものと、個別の契約毎に法律が定めているものの2つに分類することが

<sup>15</sup> その他、契約は、当事者が契約を解除することに合意する「合意解除」、ある一定の事実が発生した場合には当然に解除する旨の「失権約款」の適用により終了する。

可能である。ここでは、主として、債務不履行を理由とする解除について記載する。

## 1. 債務不履行解除

### (1) 債務不履行解除の要件

2020年3月31日までに締結された日本法を準拠法とする Shipbuilding Contract については民法の一部を改正する法律(平成29年法律第44号)に基づく改正前の民法(以下、「改正前民法」)が適用され、2020年4月1日以後に締結された日本法を準拠法とする Shipbuilding Contract については同法による改正後の民法(以下、「改正後民法」)が適用される。そこで、以下、改正前・後の民法における債務不履行に基づく解除の要件のうち主要な点のみを概観する。

#### (a) 改正前民法

##### (i) 履行遅滞等に基づく催告解除

改正前民法541条は、「当事者の一方がその債務を履行しない場合において、相手方が相当の期間を定めてその履行の催告をし、その期間内に履行がないときは、相手方は契約の解除をすることができる」と定める。

この履行遅滞に基づく契約解除については、明文の規定はないが、債務者の帰責事由が必要と解されていた。また、付随的義務の不履行の場合には解除できない、とされている<sup>17</sup>。

##### (ii) 履行不能による無催告解除

債務者の帰責事由により履行が不能となった場合、相手方は催告をせずに契約を解除することができる(改正前民法543条)。

##### (iii) 履行拒絶による解除

改正前民法では明記されていないが、債務者がその債務の全部の履行を拒絶する意思を明確に表示したときは、催告なく契約を解除できると解されていた。

#### (b) 改正後民法(2020年4月1日施行)

改正後民法においては、主に以下の点が明確化された。

<sup>17</sup> 最判昭36・11・21民集15巻10号2507頁等

- (i) 債務不履行による契約解除において、債務者の帰責事由は要件ではないこととされた(改正前民法543条後段の規定削除)。
- (ii) 債権者に帰責事由がある場合には契約解除できないことが明記された(改正後民法543条)。
- (iii) 催告による解除の場合において、催告期間を経過した時点における債務の不履行が「その契約及び取引上の社会通念に照らして軽微であるとき」は、契約を解除できないこととされた(改正後民法541条但書)。
- (iv) 無催告解除が認められる事由として、債務者がその債務の全部の履行を拒絶する意思を明確に表示したとき等が明記された(改正後民法542条)。

(c) 履行拒絶による解除の留意点

上記の通り、民法上、BuilderがShipbuilding Contract全部の履行を拒絶する意思を明確にしたとき、あるいは、BuilderがShipbuilding Contract一部の履行を拒絶する意思を明確にした場合において、残存する部分のみでは契約をした目的を達することができないときには、Builderの履行拒絶が成立し、BuyerはShipbuilding Contractを解除することができる。

Buyerが当該主張をする際留意すべきポイントは、Builderの履行拒絶が成立していないにも拘わらず、Shipbuilding Contractを解除し、自らの契約における義務履行をしない行為は、Buyerによる履行拒絶に該当し、逆にBuilderからShipbuilding Contractを解除されてしまう可能性を生じさせる、ということである。

(2) 債務不履行解除の効果

債務不履行解除の効果は、改正前・後民法いずれにおいても共通しており、その主な効果は、(a) 原状回復と(b) 損害賠償である。

(a) 原状回復

債務不履行に基づく解除権が行使された場合は、「各当事者は、その相手方を原状に復させる義務を負う」(改正前・後民法545条1項)。具体的には、まず、BuilderはBuyerに対し既に受領した前払金に受領時からの利息を付して返還する義務を負う(同条2項)。

これに対し、BuyerがBuilderに対し何らかの原状回復義務を負うかは明らかでない。Builderは既に行なった工事に関する支出を行なっている一方で、当該工事による成果物である船舶又はその出来高を保持することができるため、Builderには原状回復すべき「損失」(損害賠償の対象たる損害とは異なる)が生じていない、と考

えることも可能であるが、この点は議論があり得る。

(b) 損害賠償

債務不履行による解除権を行使する者は、解除とともに債務不履行に基づく損害賠償を請求することができる（改正前民法545条3項・改正後民法同条4項）。この効果は、特にBuyerにとってメリットのある効果といえる。すなわち、契約に明記された解除権を行使した場合には既に支払った前払金の返還しか請求することができないBuyerにとっては、民法上の債務不履行による解除権を行使することで、前払金相当額を超える損害の賠償を得られる可能性がある。

債務不履行に基づく損害賠償の範囲には、①債務不履行によって通常生ずべき損害（「通常損害」。民法416条1項）と、②「債務不履行時」に「債務者」が予見すべきであった特別の事情のもとで<sup>16</sup>、債務不履行によって生ずべき損害（「特別損害」。民法416条2項）が含まれる。もっとも、両者の区別につき、少なくともShipbuilding Contractの解除に伴う損害賠償の範囲について確立した基準はないと思われる。

(3) Buyerによる解除権行使に関連する争点・問題点

上述のとおり、民法上の債務不履行による解除を主張するメリットはBuyerにあるところ、Buyerにより債務不履行解除が主張された場合に、その要件の有無とは別に、次の点が争点となり得る。

- (a) Buyerが債務不履行による解除を主張するのに対し、「Builder」が、Shipbuilding Contractにおいて契約解除事由を詳細に規定しているため、民法上の債務不履行による解除の適用が、明示又は黙示に排除されている、と反論することも考えられる。
- (b) 仮に民法上の債務不履行による解除が可能であるとしても、これに伴う損害賠償について、「Builder」が、SAJ FORM Article Xの規定（「前払代金と利息の返還を行えば、その他の権利、義務は消滅する」との規定）により損害賠償請求権は放棄されている、と反論することも考えられる。

2. 請負契約に特有の解除権

Shipbuilding Contractが売買契約であるか請負契約であるかについては議論があり得るが、これが請負契約であるとされた場合、民法641条の、「請負人が仕事を完成しない間は、注文者は、いつでも損害を賠償して契約の解除をすることができる」との規定が適用され

<sup>16</sup> 但し、予見義務の主体・時点には争いがある。

るかが問題となる。これについては、Shipbuilding Contractの締結当事者において、民法641条の適用を排除することを明示ないし黙示的に合意していると評価されるかが論点となる。

## B. 英国法を準拠法とする場合

英国法における契約の終了事由のうち、コモン・ロー上認められている契約違反に基づく解除権について、基本的な内容を説明する。

### 1. 英国法における契約条項の3分類と解除の可否

英国法においては、契約条項が以下の3つの種類に分類されており、それらの分類に応じて当該条項の違反に基づき契約を解除できるか否かが異なるとされている<sup>19</sup>。

#### (a) Condition (契約条件条項)

Condition (契約条件条項) とは、契約の根幹を成している重要な条項をいう。Shipbuilding Contractにおいては、Builderが船級協会の規則に適合した船舶を建造すべき義務を定める条項は、Conditionであると解されている。

契約の一方当事者がConditionに分類される条項に違反した場合には、相手方は契約を解除(rescind)して損害賠償を請求するか、又は、解除せずに契約を存続させ(“affirm the contract”と表現される)損害賠償のみを請求するかを選択することができる。

#### (b) Warranty (付随的条項)

Warranty (付随的条項) とは、その違反が契約の根幹に影響を与えない程度の付随的な条項をいう。

契約の一方当事者がWarrantyに分類される条項に違反した場合には、相手方は契約を解除(rescind)することができず、損害賠償のみを請求することができる。

#### (c) Intermediate Terms (中間条項)

Intermediate Terms (中間条項) とは、上記2つのいずれにも分類できない中間的な条項をいう。Intermediate Termsの典型例としては、傭船契約の堪航性条項が挙げられる<sup>20</sup>。

<sup>19</sup> Hong Kong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd [1961] EWCA Civ 7 他参照

<sup>20</sup> 前出・Hong Kong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd 参照

Shipbuilding Contract における Intermediate Terms の例としては、Builder が Refund Guarantee の有効期間を延長する義務を定める規定が Intermediate Terms であると判示された裁判例がある（下記【関連する裁判例】参照）。

契約の一方当事者が Intermediate Terms に分類される条項に違反した場合には、義務の性質及び違反の態様や程度に鑑みて、もはや契約を継続する余地がないほど重大な契約違反である場合のみ、Condition に違反した場合と同じ扱いとなる。

#### 【関連する裁判例】

#### Wuhan Ocean Economic & Technical Cooperation Company Ltd & Ors v Schiffahrts-Gesellschaft "Hansa Murcia" MBH & Co KG<sup>21</sup>

本件において、Builder は、船舶の引渡期日の延長に伴い Refund Guarantee の有効期間を延長する義務を負っていたが、当初の有効期間満了の2日前までにこれを延長しなかったため、Buyer は契約違反を主張して Shipbuilding Contract を解除した。このような事案において、裁判所は、Builder の Refund Guarantee を延長する義務を定めた規定は、Intermediate Terms であると判断した。その上で、当該 Refund Guarantee に「Shipbuilding Contract の当事者によって仲裁手続が開始された場合には、終局的な仲裁判断が発行された日から60日後まで、効力終了日が自動的に延長される」旨の条項があり、Buyer はこれに基づき仲裁手続を開始することで Refund Guarantee による担保を保存することができるから、Builder が効力終了日の2日前までにその効力を延長しなかったとしても、重大な契約違反には該当しないと判断し、契約解除は認められないと判断した。

## 2. 履行期前の履行拒絶 (anticipatory repudiation)

当事者の一方が契約の履行期到来前に履行を拒絶することを、履行期前の履行拒絶 (anticipatory repudiation) といい、これにより相手方は履行期前であっても直ちに契約を解除して損害賠償を請求することができる。もっとも、相手方は解除せずに契約を存続させ ("affirm the contract") 損害賠償のみを請求することもできる。

なお、履行期前の履行拒絶を主張する際留意すべき点は、相手方の履行拒絶が成立していないにもかかわらず、契約を解除し、自らの契約における義務履行をしない行為は、それ自体が履行拒絶に該当し、逆に相手方から契約を解除されてしまう可能性を生じさせる、ということである。

Shipbuilding Contract において、履行期前の履行拒絶が認められた事例としては、以下の

<sup>21</sup> [2012] EWHC 3104 (Comm)

ものがある。

【関連する裁判例】

*Covington Marine Corporation and Ors v Xiamen Shipbuilding Industry Co Ltd*<sup>22</sup>

Builder が Buyer との間で Shipbuilding Contract を締結後、他の発注者との間で本船と同じスロットでの船舶の建造契約を締結した行為は、履行期前の履行拒絶に該当すると判断され、Buyer の損害賠償請求が認められた。

3. 契約に明記された解除権との関係

(1) コモン・ロー上の解除権が排除又は放棄されているか

本稿第一、第二で説明したように、Shipbuilding Contract において明文の規定により解除権が定められている場合、上記で説明したコモン・ロー上の解除権は、これらの契約条項によって排除又は放棄されているのではないかと問題となる。この点について、下記【関連する裁判例】によれば、コモン・ローに基づく解除権を排除する明文(“clear words”)がない限り、契約に明記された解除権の行使とともに、コモン・ローに基づく解除権を行使することができるかとされている。

【関連する裁判例】

*Stocznia Gdynia SA v Gearbulk Holdings Ltd*<sup>23</sup>

Builder と Buyer は3隻のバルクキャリアーの建造にかかる Shipbuilding Contract を締結した。各 Shipbuilding Contract では、1隻目は2003年3月3日が引渡期日とされ、以後2隻目3隻目も順次引き渡されることとされていた。また、SAJ FORMと同様、引渡期日から一定の日数を経過した日(解約期日)においても本船の引渡しがない場合には、Buyer は契約を解除することができ、その場合 Builder は既に支払われた前払金を Buyer に返還する義務を負う、とされていた。

しかし、Builder の財務状況の悪化により、2003年1月頃、1隻目の建造作業は中止され、2隻目・3隻目は設計の途中で作業が中止されたため建造工程に着手されなかった。その後、解約期日を経過したことをもって、Buyer は各 Shipbuilding Contract を解除し、前払金の返還を求めるとともに、重大な契約違反(repudiatory breach)に基づき逸失利益(loss of bargain)の損害賠償を請求した。

<sup>22</sup> [2005] EWHC 2912

<sup>23</sup> [2009] EWCA Civ 75



これに対し Builder は、Buyer は契約に明記された解除権のみを行使することができ、前払金の返還のみを請求できるのであって、逸失利益 (loss of bargain) の損害賠償は請求できないと主張した。

本判決は、本件 Shipbuilding Contract にはコモン・ローに基づく解除権を排除する明文 (“clear words”) がなく、Buyer は、契約に明記された解除権の行使とともに、Builder の重大な契約違反 (repudiatory breach) を理由として契約を解除し、逸失利益 (loss of bargain) の損害賠償を請求できると判断した。

## (2) 解除通知の記載内容

コモン・ロー上の解除権が排除されないとされる場合、解除通知を出す際に、契約に明記された解除権の行使か、コモン・ロー上の解除権の行使であることを明示する必要があるか、が問題となる。

これについて、英国裁判例において、Shipbuilding Contract の事案ではないが、次のような基準が示されたことがある。すなわち、契約に明記された解除権の効果とコモン・ロー上の解除権の効果が同一である場合、どちらの権利に基づき契約を解除するかについて明示しなくてもよい。また、解除の効果異なる場合 (効果が矛盾しないことを前提とする) には、双方の権利に基づき契約を解除するか、あるいはいずれの権利に基づき契約を解除するか明確に通知する必要がある<sup>24</sup>。

一方、こちらも Shipbuilding Contract の事案ではないが、相手方に倒産手続が開始したことを理由に倒産解除特約に基づき解除を通知した後、契約違反に基づくコモン・ロー上の解除権の効果を主張することはできないと判断された英国裁判例がある<sup>25</sup>。

いずれにせよ、英国法準拠の Shipbuilding Contract を解除する場合には、後にコモン・ロー上の解除権の行使が妨げられることがないように、解除通知の記載内容を慎重に検討する必要があるといえる。

## 第五 終わりに

造船所と発注者がともに実質的に日本法人である場合には、造船契約に関して意見の違いが発生した場合であっても、交渉又は話し合いで解決することが多いと思われる。しかしながら、昨今は海外企業が日本の造船所へ船舶建造を発注する事例が少なくなり、逆に日本企業も海外の造船所へ発注することが少なくない傾向にある。また、オフショア建造物

<sup>24</sup> *Newland Shipping and Forwarding Ltd v Toba Trading FZC* [2014] EWHC 661 (Comm)

<sup>25</sup> *Phones 4U Ltd v EE Ltd* [2018] EWHC 49 (Comm)

等の建造においては、契約において複雑な交渉事項が反映される場合がある。このような状況を踏まえ、本稿が、各事案における造船契約の内容をより深く理解するための一助となれば幸甚である。

以下余白