

論文

造船契約の Warranty 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 Warranty の要件

第三 Warranty の効果

第四 Warranty の 4 つの制限条項

第五 Warranty の請求権者

第六 Warranty と製造物責任

第七 補論：改正民法における請負人の瑕疵担保責任

第八 終わりに

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、「造船契約における Warranty の内容」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。

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 を念頭において契約交渉がなされる可能性がある。

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。

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。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。

4. 本稿の検討対象

本稿の検討対象は、Shipbuilding Contract により Builder から Buyer に対し「引き渡された」対象船舶に「瑕疵」があった場合、Buyer は当該船舶の「引取後」Builder に対し当該瑕疵についてどのような請求をすることができるか、という問題であり、これを Warranty あるいは瑕疵担保責任の問題と呼称する。

第二 Warranty の要件

1. SAJ FORM Article IX に規定される 3 要件

¹同講演における「造船契約終了事由及び効果」の内容については、「造船契約解除に関する実務的考察」(海商法研究会誌第248号2頁ないし27頁)において当職らが発表している。

SAJ FORMにおける Warranty の要件は Article IX に規定されており、それらの要件は大きく分けて以下の3つに分類することが可能である。

- (1) 本船 (Buyer により提供された本船の部品については対象外である) に「瑕疵」(defects) が存在し、当該瑕疵が、Builder または下請業者の仕事または材料の瑕疵 (defective material and/or bad workmanship) に起因すること
- (2) 当該瑕疵が本船の Delivery Date から 12 ヶ月以内 (当該期間を以下「Warranty 期間」という) に発見されたものであること
- (3) Builder が当該瑕疵の通知を遅くとも Warranty 期間終了日から 30 日後までに受け取っていること。

【関連する SAJ FORM の規定】

SAJ FORM Article IX, Sub-Article 1 (Guarantee)

"Subject to the provisions hereinafter set forth, the BUILDER undertakes to remedy, free of charge to the BUYER, any defects in the VESSEL which are due to defective material and/or bad workmanship on the part of the BUILDER and/or its sub-contractors, provided that the defects are discovered within a period of twelve (12) months after the date of delivery of the VESSEL and a notice thereof is duly given to the BUILDER as hereinafter provided."

For the purpose of this Article, the VESSEL shall include her hull, machinery, equipment and gear, but excludes any parts for the VESSEL which have been supplied by or on behalf of the BUYER.

SAJ FORM Article IX, Sub-Article 2 (Notice of Defects)

"The BUYER shall notify the BUILDER in writing, or by cable confirmed in writing, of any defects for which claim is made under this guarantee as promptly as possible after discovery thereof. The BUYER's written notice shall describe the nature and extent of the defects. The BUILDER shall have no obligation for any defects discovered prior to the expiry date of the said twelve (12) months period, unless notice of such defects is received by the BUILDER not later than thirty (30) days after such expiry date."

2. 要件 (1) (defective material and/or bad workmanship) に関する論点 - design (設計) の瑕疵が Warranty の対象となるか

- (1) 日本の造船、海運業界における一般的な考え方

SAJ FORM Article IX 1 は、当該瑕疵が、Builder あるいは下請業者の defective material and/or bad workmanship に起因するものであると明記しているが、design (設計) の瑕疵が補償対象であることは明記していない²³。

そのため、契約上、design (設計) に帰因する瑕疵が Warranty の対象であるか否かが問題となることがある。この点、日本の造船、海運業界においては、船主も図面承認等を通じ設計に関与していることや、設計は船級協会等の規制に基づいていなされること等の理由により、Builder は設計については保証しない、というのが慣行であるといわれる⁴。

- (2) 上記と異なる見解/事例もないではないことの理解が必要

このように、日本の造船、海運業界においては、design (設計) に帰因する瑕疵は Warranty の対象ではないとする考え方が支配的である模様であるが、以下の事例にみられるように、SAJ FORM においても、design (設計) に帰因する瑕疵が Warranty の対象となるとの考え方があり得ることに留意が必要である。

- ① *Aktiebolaget Gotaverken v. Westminster Corporation of Monrovia and Another (1971)*⁵

「material used and work performed」に起因する瑕疵が Warranty の対象とされた Shipbuilding Contract (Swedish Shipbuilders' Association General Regulations 1956 を使用していた) において、これらの瑕疵は design (設計) の瑕疵も包含すると判断された。

- ② *Eagle Line Inc. v. Namura Shipyard Co. Ltd. (The Elf) (1985)*⁶

傍論ではあるが、「defective material and/or poor workmanship」に起因する瑕疵が Warranty の対象であると規定された Shipbuilding Contract について、プロベラの設計上の瑕疵は Warranty の対象であると判示されている。(Warranty の期間終了から 6 週間後に、プロベラにキャビテーションによる腐食が発見された事案であり、当該瑕疵は、同期間に発見されておらず、Buyer が適式に通知していないものであるから、Warranty の請求自体は棄却された)

²³ なお、BIMCO FORM では、Clause 35 において Warranty の対象とされる「Defects」の定義が、「any deficiencies or defects in the design, ...」とされているため、上記の問題は生じない。

⁴ 環境対策等のため新しい船型、タイプの船舶について設計されることが昨今増加している傾向にあるため、Shipbuilding Contract において design (設計) に帰因する瑕疵が Warranty の対象であるか明記されるか否か注目される。

⁵ 「標準造船契約書 (英文) 逐条解説 (1)」高山榮也 海商法研究会誌 187 号 51 頁以下参照

⁶ [1971]2 Lloyd's Rep. 505

⁴ Comm Ct, (1985) 145 L.M.L.N. 4

(3) 第三者が設計図を提供する場合

Shipbuilding Contractにおいて Builder が第三者の提供する設計図に従って船舶を建造することとされていた場合には、当該 Shipbuilding Contract の規定によるが、以下の英国裁判例のように、基本的に Builder は design (設計) に帰因する瑕疵について Warranty の責任を負わないと解される。

Dixon Kerly Ltd v. Robinson (1965)⁷

ヨットの建造契約において、第三者がヨットの設計図を Builder に提供することとされていた事案につき、Builder の責任は提供された設計図に従ってヨットを建造することのみであり、当該ヨットがイギリス海峡を航行するという Buyer の目的に適合することまで保証しているとは解されない、と判断された。

(4) 図面承認との関係

Shipbuilding Contract に従い Buyer が図面承認をした(とみなされた)場合に、Buyer は設計に起因する瑕疵について Warranty を請求することができるか、が問題となる。この点について、以下の英国裁判例では、当該事案における Shipbuilding Contract の文言の解釈より、Buyer が図面承認をした後であっても設計に起因する瑕疵を理由とする主張は妨げられないとされている。

Cenargo Ltd v. Empresa Nacional Bazan de Construction Navales Militares S.A. (2001)⁸

本件は、ロー・ロー船の建造契約で、トレーラーの積載量が契約で定められた量に達していないとして Buyer が損害賠償の予定額を請求した事案である。

当該建造契約には、「...approvals and/or inspection (of plans and drawings) do not diminish the Builder's responsibilities for the construction of the Vessel」という規定が設けられていた。しかし、Builder は、当該フェリーは Buyer が承認した図面に従って建造された以上、禁反言の原則により Buyer はもはやトレーラーの積載量不足を主張できない、と反論した。これに対して、High Court は、上記規定がある以上、禁反言の抗弁は認められないと判断した。

もっとも、上記裁判例の事案におけるような規定がない場合に、図面承認後

に設計に起因する瑕疵を主張することが禁反言に該当するか否かは、当該事案によって判断が異なる可能性がある。

3. 要件(2)(瑕疵が Warranty 期間内に発見されたものであること)に関する論点

上述の通り、SAJ FORM Article IX 1 は、Warranty の要件として、瑕疵が Delivery Date から 12 ヶ月以内に発見されたものであることを定めている。そのため、Delivery Date 前に Buyer が認識又は容認していた瑕疵⁹や、所定の期間経過後に発見された瑕疵については、Builder は Warranty の責任を負わないのが原則である。これらの点について、以下のような論点が生じる。

(1) シー・トライアル後の acceptance との関係

引渡に際して、Buyer はシー・トライアル後に本船が契約や仕様書に適合することを承認し、Protocol of Delivery and Acceptance 等の文書に署名した上で、本船を受領することとなる。このようなシー・トライアル後の acceptance の手続により、引渡時に存在していた瑕疵については、それ以降 Warranty 等一切の権利を主張できなくなるのではないかが問題となる。この点について、次のような英国裁判例がある。

China Shipbuilding Corporation v Nippon Yusen Kabukishi Kaisha and another (The 'Seta Maru')(2000)¹⁰

本判決は、シー・トライアル後の acceptance の効果について、Buyer は、acceptance 以降、船舶の引渡しが行われた場合には、船舶の引取りを拒絶することができなくなるというにすぎず、acceptance によっても、それ以降、船舶の瑕疵に関する権利が消滅するような効果は生じない、と判断した。

(2) Warranty 期間の経過後に発見された瑕疵

英国裁判例において Warranty 期間の経過後に発見された瑕疵について救済を得るべく、Buyer が、Warranty の請求ではなく、他の条項違反に基づく損害賠償請求を試みた事案があるが、後述するように責任制限規定の適用により請求は認められなかった(本稿第四 1. にて説明)。

(3) Builder が Warranty に基づき修補した部分にさらに瑕疵があった場合の処理

⁹ 実務上、瑕疵がシー・トライアル時に明確となった瑕疵であるが Buyer が引取拒絶できる程重大でない場合には、Buyer、Builder 双方で当該瑕疵を Warranty の対象とする旨合意することが多い。当該瑕疵を Warranty の対象とすることについて双方が明確に合意した場合には、Protocol of Delivery and Acceptance その他書面においてその旨記載した上で船舶の引渡しが行われる。

¹⁰ [2000] EWHC 211 (Comm)

⁷ [1965] 2 Lloyd's Rep. 404

⁸ [2001] EWHC 543 (QB)

Warranty の対象が「defective material and/or bad workmanship」に起因する瑕疵である以上、Builder が瑕疵修補を実施した際の材料や仕事に起因するさらなる瑕疵も、Warranty の対象から排除されていないと解される。もっとも、この新たな瑕疵が当初の Warranty 期間内に発見されなければならないとすると、実質的に Warranty の請求が不可能となるケースが多いと考えられる。

この場合、当初の Warranty 期間がそのまま進行するのか、瑕疵修補にかかった期間を延長するのか、という問題について SAJ FORM には明文の規定がないが¹¹、実務上、引渡日から 18 ヶ月を上限として別途 6 ヶ月の Warranty 期間を合意する例もある。

第三 Warranty の効果

1. 規定の概要

SAJ FORM において Warranty の効果を定める規定 (SAJ FORM Article IX, Sub-Article 3) の概要は以下の通りである。

- (a) 原則として、Builder は、建造造船所において自らの費用で瑕疵を修補する義務を負う。
- (b) 例外として、運航スケジュール等により建造造船所での修補が現実的でない場合、Buyer は建造造船所以外の造船所で修補を実施することができる。但し、Builder に修補の必要性を検証する機会を与えることが前提となる。そして、Builder が瑕疵修補を承認した場合又は瑕疵修補を認める仲裁判断がなされた場合には、Builder は、建造造船所で当該修補を実施したとすれば要したであろう合理的な費用 (reasonable cost) を Buyer に支払う義務を負う。

【関連する SAJ FORM の規定】

- (a) *The BUILDER shall remedy, at its expense, any defects, against which the VESSEL is guaranteed under this Article, by making all necessary repairs or replacements at the Shipyard.*
- (b) *However, if it is impractical to bring the VESSEL to the Shipyard, the BUYER may cause the necessary repairs or replacements to be made elsewhere which is deemed suitable for the purpose, provided that, in such event, the BUILDER*

¹¹ BIMCO NEWBUILDCON FORM では、Clause 35.(e) において、瑕疵修補による Warranty 期間の延長が規定されている。

may forward or supply replacement parts or materials to the VESSEL, unless forwarding or supplying thereof to the VESSEL would impair or delay the operation or working schedule of the VESSEL. In the event that the BUYER proposes to cause the necessary repairs or replacements to be made to the VESSEL at any other shipyard or works than the Shipyard, the BUYER shall first, but in all events as soon as possible, give the BUILDER notice in writing or by cable (筆者コメント最近では facsimile or e-mail) confirmed in writing of the time and place such repairs will be made, and if the VESSEL is not thereby delayed, or her operation or working schedule is not thereby impaired, the BUILDER shall have the right to verify by its own representative(s) the nature and extents of the defects complained of. The BUILDER shall, in such case, promptly advise the BUYER by cable (筆者コメント最近では facsimile or e-mail), after such examination has been completed, of its acceptance or rejection of the defects as ones that are covered by the guarantee herein provided. Upon the BUILDER's acceptance of the defects as justifying remedy under this Article, or upon award of the arbitration so determining, the BUILDER shall pay to the BUYER for such repairs or replacements a sum equal to the reasonable cost of making the same repairs or replacements in the Shipyard.

- (c) *In any case, the VESSEL shall be taken at the BUYER's cost and responsibility to the place elected, ready in all respects for such repairs or replacements.*
- (d) *Any dispute under this Article shall be referred to arbitration in accordance with the provisions of Article XIII hereof.*

2. 合理的な費用 (reasonable cost) とは何か

上記の通り、所定の要件を満たして Buyer が建造造船所以外の造船所で瑕疵の修補を実施した場合、Builder は建造造船所で当該修補を実施したとすれば要したであろう合理的な費用 (reasonable cost) の支払義務を負うことになるが、この合理的な費用 (reasonable cost) の解釈について、仮に、建造造船所の利益を含まない純粋な費用に限定されると解する場合、Buyer は他の造船所に費用 + 利益を支払ったにもかかわらず、Builder から費用のみ補償を受けることとなる。

この点については、SAJ FORM の規定が不明確であること、及び、上記規定は Builder の責任の範囲を限定するものであるため Builder に有利な規定であることから、「起草者の不利に」の原則 (contra proferentem rule) が適用され、建造造船所の利益を含んだ通常の取引価格 (arm's length basis) での修補費用が「合理的な費用」と解される、との見解もある¹²。

¹² Simon Curtis, *The Shipbuilding Contract*, 4th ed. 2012 p.179 参照

3. いわゆる「Guarantee Engineer」について

Warrantyの直接の効果ではないが、Warrantyの実効性を高める等の目的で、Shipbuilding Contractにおいて「Guarantee Engineer」に関する規定が設けられることがある。「Guarantee Engineer」とは、本船の引渡後Warranty期間内の一定期間、Builderの代表者という立場で本船に乗船し、船員の習熟に協力することや、Warrantyの責任範囲に含まれる瑕疵の修繕を行う役割を担う人物をいう。このような「Guarantee Engineer」に関する規定はShipbuilding Contractごとに異なり、以下の点などに相違がみられる。

- ・SAJ FORM (Article IX 5.) では、BuilderがGuarantee Engineerを乗船させる権利を有する。乗船期間もBuilderが決定する。
- ・BIMCOが公表するNEWBUILDCON FORM (Clause 36.(a)) では、Buyerが請求した場合またはBuilderが任意に乗船させた場合に乗船する。乗船期間はBuyerが決定する。
- ・Guarantee Engineerの処遇や人身傷害の補償について規定が追加されることがある。

第四 Warrantyの4つの制限条項

ここでは、SAJ FORMに規定される、船舶の瑕疵に対するBuilderの責任の範囲を制限する4つの条項について説明する。

1. 制限(1)：Warrantyの要件を満たさない瑕疵について一切の責任を負わない

SAJ FORM Article IX, Sub-Article 4(a) 第一文は、次のとおり定める。

The BUILDER shall have no responsibility or liability for any other defects whatsoever in the VESSEL than the defects specified in Paragraph 1 of this Article.

この規定により、Builderは、本稿第二にて説明したWarrantyの要件の全てを満たす瑕疵についてのみ責任を負い、その他の瑕疵については責任を負わない。

この規定の適用によりBuyerの請求が否定された事例を以下に紹介する。

China Shipbuilding Corporation v Nippon Yusen Kabukishi Kaisha and another (The 'Seta Maru')(2000)¹³

Buyerが当該船舶につき溶接の瑕疵を発見したが、その時点でWarranty期間(引渡時から12ヶ月)の終了時から2年が経過していた。そこで、Buyerは、Warrantyの請求ではなく、Builderが契約及び仕様書に適合する船舶を建造する義務等、Warranty以外の

¹³ [2000] EWHC 211 (Comm)

明示条項(express terms)に違反したことに基づく損害賠償請求権を行使した。

これに対し、判決では、当該Shipbuilding Contractに定められたSAJ FORM Article IX.4.(a)と同様の責任制限規定により、船舶の引渡後は、Warranty以外の明示条項(express terms)の違反に基づくBuilderの責任は除外されており、原則としてBuilderはWarranty期間内に発見された瑕疵についてのみWarrantyの責任を負うと判断された。

但し、Builderが故意に重要な条項に違反した場合にまで責任除外規定が適用されるか否かについて、仲裁廷に差し戻している点に留意が必要である(差し戻後の仲裁判断は公表されていない模様である)。

2. 制限(2)：「consequential loss」については責任を負わない

SAJ FORM Article IX, Sub-Article 4(a) 第二文は、次のとおり定める。

"Nor the BUILDER shall in any circumstances be responsible or liable for any consequential or special losses, damages or expenses including, but not limited to, loss of time, loss of profit or earning or demurrage directly or indirectly occasioned to the BUYER by reason of the defects specified in Paragraph 1 of this Article or due to repairs or other works done to the VESSEL to remedy such defects."

(1) 規定の概要

Builderは船舶の瑕疵に起因する「consequential or special losses, damages or expenses」について責任を負わない旨規定されており、「consequential or special losses, damages or expenses」の具体例として「loss of time, loss of profit or earning or demurrage directly or indirectly occasioned to the BUYER by reason of the defects」が列挙されている。

(2) 英国法における従来の解釈と最近の判例

(a) 従来の解釈

従来、ある契約の責任限定条項において「consequential loss」という文言が用いられた場合、これにより制限されるのは、ハドレー事件判決¹⁴におけるいわゆる「second limb」¹⁵に該当する損害の賠償責任である、と判断されてきた。

¹⁴ Hadley v Baxendale 1854 EWHC J70

¹⁵ ハドレー事件判決では、損害賠償の対象となるのは、(i) 契約違反の通常の結果として自然に発生すると正当かつ合理的に考えられる損害(いわゆる「first limb」)、及び、(ii) (i)以外の、特別の事情により発生した損害(いわゆる「second limb」)である、と判断された。伝統的に、責任限定条項における「consequential loss」はこのうち(ii)の損害である、と判断されてきた。

このような判例に従えば、Shipbuilding Contract 上、瑕疵を修補しても当該船舶の価値の減少がある場合、その損害は Builder の契約違反の通常の結果であり、いわゆる「first limb」の損害であるから、Builder は当該損害について賠償義務を負うのではないかと問題となった。しかしながら、以下に紹介する最近の判例によると、Shipbuilding Contract において Builder が免責される「consequential loss」は、より広く解釈される傾向にあると考えられる。

(b) 最近の判例 (Star Polaris 事件判決)

Star Polaris LLC v HHIC-Phil Inc (The "Star Polaris")¹⁶

(事案の概要)

Buyer は、Builder から完成した本船の引渡しを受けたが、引渡しから 6 ヶ月後にエンジンの瑕疵が判明した。そこで、Buyer は Builder に対し、修理費用に加えて、本船の価値の減少 (diminution in value of the vessel) の損害賠償を請求した。

本件 Shipbuilding Contract には、SAJ FORM から修正された Warranty 条項が定められており、特に、Article IX (4) は以下の通り定められていた。

4. *Extent of BUILDER's Liability*

- (a) *After delivery of the VESSEL the responsibility of the BUILDER in respect of or in connection with the VESSEL or this CONTRACT shall be limited to the extent expressly provided in the Paragraph 4 of this Article. Except as expressly provided in this Paragraph, in no circumstances and on no ground whatsoever shall the BUILDER have any responsibility or liability whatsoever or howsoever arising in respect of or in connection with the VESSEL or this CONTRACT after the delivery of the VESSEL. Further, but without in any way limiting the generality of the foregoing, the BUILDER shall have no liability or responsibility whatsoever or howsoever arising for or in connection with any consequential or special losses, damages or expenses unless otherwise stated herein.*

(判決要旨)

Article IX 4.(a) は、Builder が本船の引渡後に負う積極的な義務 (修繕及び修繕費用の賠償) を超えて義務を負うことはない旨を規定している。このような規定の構造から、Article IX は引渡後の Builder の義務に関する完全合意であり、その全体を見れば、Builder は修繕及び修繕費用の賠償以外に義務を負わないという内容になって

いる。したがって、「consequential or special losses, damages or expenses」という文言は、ハドレー事件判決のいわゆる「second limb」に限定されず、修繕費用を超える一切の経済的損害も含めて Builder を免責していると解釈される。

以上より、Buyer の主張する本船の価値の減少による損害は「consequential or special losses, damages or expenses」に該当し、Builder はその賠償義務を負わないとして、請求は棄却された。

(3) 瑕疵により船舶 (瑕疵のない他の部分) に生じた損害

(a) 問題の所在と具体例

ある瑕疵により、当該船舶の瑕疵のない他の部分に拡大して生じた損害が「consequential loss」に含まれるかが問題となる。この点に関する具体例を提供する事例として、以下の日本の仲裁例を紹介する。

機船 V 造船契約紛議仲裁判断¹⁷

(事案の概要)

本船には、バラスト排水用のバルブを開閉する油圧ポンプ遠隔操作ハンドルの開閉度インジケーター (以下、「本件インジケーター」という) の指示と、バルブの実際の開閉度に差異が生じる、という瑕疵があった。乗組員は、本件インジケーターの指示に依拠してバラスト排水操作を行ったが、上記瑕疵により実際には適切な排水がなされていなかった。そのため、カーゴホールド内の圧力に異常が生じ、ハッチカバー等が崩落するという損傷が生じた。

Builder は本件インジケーターの瑕疵を認め、その改修補正を行ったが、Buyer は、なおもハッチカバー等の損傷の修補に要した費用等として約 2 億 800 万円の損害を被ったと主張し、その損害賠償を請求した。なお、本件 Shipbuilding Contract には、「乙 (Builder) は、甲 (Buyer) に引き渡した本船について瑕疵担保の責任を負う。その期間は引渡後 1 年間に通知のあったものに限定され、その責任の範囲は改修補正に限る。」との規定があった。

(仲裁判断の概要)

上記規定は、Builder の瑕疵担保責任の範囲を、当該瑕疵の修繕に限定するものであり、Builder はその他の責任を負担しないと解される。このような特約は、国際的に受け入れられた一般慣習であること、このような責任限定がないと建造費用が高騰すること等の理由により合理的であるから有効である。した

¹⁶ [2016] EWHC 2941 (Comm)

¹⁷ TOMAC-2007009、2009 年 7 月 14 日、「日本海事仲裁判断全集第六巻」日本海運協会、425 頁ないし 445 頁

がって、Buyerの請求は認められない¹⁸。

(b) SAJ FORM 等における解釈

SAJ FORM では、上述の通り、Builderが負う義務は、当該瑕疵の修補及び修補費用の賠償に限定されており、その他の損害は、当該瑕疵と因果関係があっても「consequential loss」であって、Builderは補償等一切の義務を負わない、と解することができる。

これに対し、NEWBUILDCON FORM では、Clause 35.(b)において、「The Builder shall make any necessary repairs or replacements to rectify any Guarantee Defects or damage to the Vessel caused as a direct and immediate consequence of such Guarantee Defects.」と規定されている。そのため、NEWBUILDCON FORM では、Builderは瑕疵のみではなく、当該瑕疵から当該船舶に直接生じた損害についても修補義務を負う。

3. 制限(3)：Builderのコントロールが及ばない瑕疵は責任を負わない

SAJ FORM Article IX, Sub-Article 4(b) は次のとおり定める。

"The BUILDER shall not be responsible for any defects in any part of the VESSEL which may subsequent to delivery of the VESSEL have been replaced or in any way repaired by any other contractor, or for any defects which have been caused or aggravated by omission or improper use and maintenance of the VESSEL on the part of the BUYER, its servants or agents or by ordinary wear and tear or by any other circumstances whatsoever beyond the control of the BUILDER."

このように、Builderは、①他の請負人が修理または取替えを行なった部分の瑕疵、②Buyer側の不適切な使用方法等により生じた瑕疵、③通常損耗、④その他Builderのコントロールが及ばない事由による瑕疵、について、一切の責任を負わない旨規定されている

なお、ある瑕疵が上記規定に定める瑕疵に該当することの立証責任はBuilderにある。また、当該瑕疵が、Builderの仕事又は材料の瑕疵と、Buyerの不適切な使用等の双方の原因が競合して生じたものである場合、裁判所あるいは仲裁廷は、どちらが支配的な原因(dominant cause)であるかを判断し、Buyerの不適切な使用等の方が支配的な原因である場合に限り、Builderを免責することとなる。

¹⁸なお、傍論ではあるが、ハッチカバー等の崩落は、乗組員が本件インジケーターの指示に漫然と依拠してバラスト排水操作を行ったという過失が原因で生じたものであるから、本件インジケーターの瑕疵と注文者の主張する損害との間に相当因果関係がない、とも判断されている(専門技術的な事項が含まれるため、詳細は原典を参照のこと)。

4. 制限(4)：黙示条項(implied terms)の排除

SAJ FORM Article IX, Sub-Article 4(c) は次のとおり定める。

*"The guarantee contained as hereinabove in this Article **replaces and excludes any other liability, guarantee, warranty and/or condition imposed or implied by the law, customary, statutory or otherwise**, by reason of the construction and sale of the VESSEL by the BUILDER for and to the BUYER."*

この規定により、黙示条項、すなわち、法令等に定めのある規定で、契約に明記されていなくても当事者が黙示に合意したとみなされる規定の適用が排除されている。

(1) Shipbuilding Contractの準拠法が英国法の場合¹⁹

Shipbuilding Contractの準拠法が英国法の場合に、上記規定により適用除外となる黙示条項として重要なものは、Sale of Goods Act 1979(以下「1979 Act」という)及びSale and Supply of Goods Act 1994(以下「1994 Act」という)に定められた規定である。そのうち、以下の条項の適用が除外される点が重要である。

(a) 本船は、当該種類の商品に関して、商品表示、金額、その他の関連する状況に鑑みて通常提供されるであろうと期待される満足な品質を有していなければならない(Section 14(2A) of the 1979 Act(as amended by the 1994 Act))。

Section 14(2) of the 1979 Act(as amended by the 1994 Act) 及び Section 14(2A) of the 1979 Act(as amended by the 1994 Act) は次のとおり規定している。

"(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."

"(2A) For the purposes of this Act, goods are of satisfactory quality if they meet the standard that a reasonable person would regard as satisfactory, taking account of any description of the goods, the price (if relevant) and all the other relevant circumstances."

(b) BuyerがBuilderに対して、本船を特定の目的のために購入することを知らせて

¹⁹The Unfair Contract Terms Act 1977(以下「UCTA」という)は、黙示条項により契約当事者に課された責任を合意により除外することを制限している。しかし、欧州のBuyerと日本のBuilderとの間のShipbuilding Contractは「international supply contracts」に該当するためUCTAは適用されない(UCTA Section 26)。

いた場合には、Buyer が Builder の技術や判断に期待していなかった（あるいは合理的にみて期待すべきでなかった）場合を除いて、本船は当該目的に合理的に適合していなければならない (Section 14(3) of the 1979 Act(as amended by the 1994 Act))。

Section 14(3) of the 1979 Act(as amended by the 1994 Act) は次のとおり規定している。

“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.”

(2) Shipbuilding Contract の準拠法が日本法の場合

Shipbuilding Contract の準拠法が英国法の場合に、上記規定により適用除外となる黙示条項として重要なものは、民法に定める売主または請負人の担保責任（民法 559 条、562 条ないし 564 条等）の規定である。もっとも、Builder が知りながら告げなかった事実については担保責任を免れることはできない（民法 559 条、572 条）。

第五 Warranty の請求権者

Buyer が Builder から船舶を受領後他へ売却したり、あるいは、船舶を他へ裸備船に出すこともある。このような場合に、転売後の Buyer や裸備船者が Builder に対して直接 Warranty を行使できるようにする方法について、説明する。

1. Warranty の譲渡 (assignment) による方法

(1) Shipbuilding Contract の準拠法が英国法の場合

英国法において債権譲渡の方法には 2 つあり、Law of Property Act 1925 の Section 136 に定める要件を満たすことで有効とされる制定法上の債権譲渡 (statutory assignment) と、それらの要件を満たさなくても有効とされる衡平法上の債権譲渡 (equitable

assignment) とがある。制定法上の債権譲渡は、完全な譲渡のみが有効とされ、担保のための債権譲渡が認められないことや、様々な形式的要件を充足する必要がある等の制約がある。これに対し、衡平法上の債権譲渡にはこれらの制約はないが、原則として債権譲受人は債権譲渡人と共同名義でなければ債務者に対し訴訟上の請求をすることができない等、制定法上の債権譲渡とは異なる制約がある。

しかしながら、上記いずれの方法による場合であっても、債権者（譲渡人）と債務者との間で債権譲渡を禁ずる旨の明示の合意 (non-assignability clause) がなされている場合、この合意は、英国法上拘束力を生じ、債権者（譲渡人）がこれに違反して債権譲渡をしても、債務者との間では債権譲渡の効力を生じない。この点について、SAJ FORM Article XIV は譲渡禁止を規定しているため、SAJ FORM Article XIV の下では Builder の同意がない限り Buyer が Warranty にかかる権利を債権譲渡することはできないと解される。

(2) Shipbuilding Contract の準拠法が日本法の場合

日本民法においては、譲渡当事者間の合意により債権譲渡が可能であり、譲渡人の債務者に対する通知または債務者の承諾のいずれかが確定日付ある証書によってなされれば、債務者および第三者に対する対抗要件が具備される（民法 467 条）。

また、債権者（譲渡人）と債務者との間で債権譲渡を禁ずる旨の明示の合意（譲渡制限特約）があったとしても、債権譲渡は債務者との関係でも有効である（民法 466 条 2 項）。しかし、譲受人が譲渡制限特約の存在を知り、または重大な過失によって知らなかった場合には、債務者は譲受人に対する履行を拒むことができる（民法 466 条 3 項）。

2. Shipbuilding Contract の定めにより契約外の第三者に Warranty の権利を付与する方法

(1) Shipbuilding Contract の準拠法が英国法の場合

当該契約において特定の第三者が当該契約上の権利を行使できる旨規定されていること等、Contract (Rights of Third Parties) Act 1999 に定める要件を満たす場合には、同法に基づき当該契約外の第三者は契約上の権利を行使することができる。もっとも、同法が適用される場合、契約当事者による自由な契約変更や権利放棄が制限されることになるため、Shipbuilding Contract において同法の適用を除外する旨の条項が設けられることが多い。

(2) Shipbuilding Contract の準拠法が日本法の場合

日本民法では、当該契約において特定の第三者が当該契約上の権利を行使できる旨規定されている契約は、第三者のためにする契約（民法 537 条）といい、当該契約外

の第三者は契約の利益を享受する意思を表示した場合に当該契約上の権利を取得する(民法537条3項)。また、日本民法上も、第三者が受益の意思表示をした後は契約当事者が第三者の権利を変更し、または消滅させることができなくなる(民法538条1項)などの制約がある。このことから、実務上、Shipbuilding Contractにおいて特定の第三者に Warranty の権利を付与する条項が設けられる例は少ない。

第六 Warranty と製造物責任

準拠法が日本法の場合には、Builder も製造物責任法が適用の可能性を考慮する必要がある。

(1) 製造物責任法の要件

製造物責任法第3条は、「製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第三項第二号若しくは第三号の氏名等の表示をした製造物であつて、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる」と定める。同法の目的が安全性を欠く製品による被害者の救済にあることから、被害者は製品の「欠陥」と「損害」と「因果関係」を立証すれば足り、製造業者の「過失」は立証不要とされ、いわゆる無過失責任として定められている。

一方、船舶は、船体と多くの部品等で構成されているが、そのうち、例えば主機は、Builder が直接製造するのではなく、エンジンメーカー等に外注して製造された物をエンジンメーカーから Builder が購入して船体に設置・取付けすることがほとんどである。そこで、上記の要件に関して、Builder が外注し、船体に設置・取付けした主機に欠陥があり、その欠陥に起因して第三者に損害が生じた場合、主機に関する Builder の製造物責任は如何に解されるかが問題となる²⁰。この点に関して判断した裁判例等はなく、今後の議論を待ちたい。

(2) 製造物責任法における免責事由

上記のように製造業者は無過失責任を負う反面、結果責任を問われることにより技術の進歩が不当に妨げられることがないよう、いわゆる開発危険による免責というものがある。すなわち、製造業者等は、「当該製造物をその製造業者等が引き渡した時における科学又は技術に関する知見によっては、当該製造物にその欠陥があることを認識することができなかつたこと」を証明したときは、同条(3条)に規定する賠償の責めに任じない(製造物責任法第4条1号)。

²⁰ただし、「当該製造物が他の製造物の部品又は原材料として使用された場合において、その欠陥が専ら当該他の製造物の製造業者が行った設計に関する指示に従ったことにより生じ、かつ、その欠陥が生じたことにつき過失がないこと。」

燃料の革新に伴う造船技術の進歩が著しい昨今において、今後革新的な船舶に予見不能な欠陥が生じることもあり得るところであり、このような免責事由の存在を認識しておくことは有益と思われる。

(3) Shipbuilding Contract 上の免責規定の有効性

本稿第四4.にて前述したとおり、Shipbuilding Contract においては法律に基づく責任が免責される旨の規定が設けられている。このような免責規定により製造物責任が有効に免責されるかについては、慎重な検討は必要とならう。立法担当者の説明によれば、少なくとも人的損害に関する免責は民法90条により一律無効と解されている²¹が、少なくとも Buyer との関係において Buyer の経済的損害に対する製造物責任を免責する規定は有効と考えてよいと考えられる。

(4) Buyer 以外との関係

Builder が Shipbuilding Contract における免責規定を Buyer 以外の第三者に対して主張することは困難であろう。

第七 補論：改正民法における請負人の瑕疵担保責任

日本において2020年4月1日から施行されている民法における請負人の瑕疵担保責任について、同日以前に施工されていた民法(以下、「旧民法」という)から変更された点又は変更がない点に絞って概観する。なお、契約締結日が2020年4月1日以前の場合には、同日以降も旧民法が適用される(民法附則34条1項)。

1. 債務不履行責任への一本化

請負人の仕事に「瑕疵」があった場合の責任について、旧民法は、契約全般に適用される債務不履行責任と請負契約に特有の瑕疵担保責任とを区別して規定していたが、現行民法は、契約不適合責任という債務不履行責任の一類型として一本化した。

現行民法においては、請負人の仕事の目的物が「種類又は品質に関して契約の内容に適合しない(改正民法636条等参照)」場合、注文者は請負人に対し、以下の権利を行使できる。

- ① 修補請求権(民法562条(民法559条により請負に準用される。以下、同じ))
- ② 報酬減額請求権(民法563条)
- ③ 損害賠償請求権(民法564条、同415条)
- ④ 解除権(民法564条、同541条・542条)。但し、その不適合が軽微であるときは催

²¹北川俊光「製造物責任法の逐条解説」法政研究61巻3-4 1171頁

告による解除権は行使できない(民法541条但書)。

2. 変更がないポイント

- ① 修補に過分の費用を要する場合は注文者が修補請求権を行使できないこと(民法412条の2第1項の適用ないし類推適用)
- ② 修補に代わる損害賠償請求権と報酬請求権とが同時履行となること(民法533条本文かつこ書き)
- ③ 請負人は契約不適合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については、その責任を免れることができないこと(民法572条)

については変更がない。

3. 変更されたポイント - 期間制限

(1) 起算点の変更

従来は、仕事の目的物の引渡時(引渡しを要しない場合は、仕事の完成時)が起算点であった(旧民法637条)。

改正民法では、仕事の目的物が契約の内容に適合しない場合において、注文者が「その不適合を知った時」が起算点となる(民法637条)。

(2) 期間内に注文者がなすべきこと

従来、判例により、注文者は期間内に、請負人に対し「具体的な瑕疵の内容とそれに基づく担保責任を問う意思を表明」しなければ、瑕疵を理由とする各種の権利を行使できないものと解されていた。

現行民法では、注文者は請負人に対し、「仕事の目的物が契約不適合である旨を通知すればよい(民法637条)。なお、契約不適合があったことだけを通知したのでは不十分であるが、不適合の種類とその大体の範囲を通知すればよく、その細目は通知する必要がないものと解されている(商法526条2項に関する大判大正11年4月1日参照)。

4. 民法等法律の規定と当事者の特約との関係

民法の契約不適合責任に関する規定は、原則として、任意規定であるから、当事者がその責任を負わない特約または責任軽減の特約をなした場合には、その特約に従う。SAJ FORM Article IX Article 4は、当事者が担保責任を負わない特約または責任制限の特約で

ある。

但し、Builderが知りながらBuyerに告げなかった事実については、その責任を免れることができない(民法572条)

SAJ FORM Article IX, Sub-Article 4

The guarantee contained as hereinabove in this Article replaces and excludes any other liability, guarantee, warranty and/or condition imposed or implied by the law, customary, statutory or otherwise, by reason of the construction and sale of the VESSEL by the BUILDER for and to the BUYER.

第八 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、造船契約のwarranty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く、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、新しいタイプの船舶建造においては、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warranty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