



機船フロンティア丸売買契約紛議仲裁事件

判 断 書

機船フロンティア丸売買契約紛議仲裁判断

申立人(買主) 80 ブロード・ストリート モンロビア リベリア
バウンティ・マリタイム・コーポレーション
代表者代表取締役 ナット・イー・スタウボ
同代理人 弁護士 岡部 博記
同 山口 修司
同 相澤 貞止
同 戸塚 健彦

被申立人(売主) 1 ラッフルズ・プレイス #18-02 OUB センター シンガポール 048616
クミアイ・ナビゲーション(ピーティーイー)・リミテッド
代表者代表取締役 ヨシノブ タケハシ
同代理人 弁護士 忽那 隆治
同 坂本 紀子
同 佐藤 隆昭

上記当事者間における1995年9月18日付機船FRONTIER MARU売買契約に関して生じた紛議につき、社団法人日本海運集会所海事仲裁規則第15条により選任された下名仲裁人は、慎重審議の結果、次のとおり判断する。

主 文

1. 申立人の請求を棄却する。
2. 本件仲裁費用は金 4,935,000 円(消費税を含む)とし、全額申立人の負担とする。申立人は被申立人が立替え納付した金 2,467,500 を被申立人に支払え。
3. 仲裁判断に関する管轄裁判所は、東京地方裁判所とする。

当事者の請求

申立人

1. 被申立人は申立人に対し、金 4,581,892 米ドル及び仲裁判断の日から完済されるまで年6分の割合による金員を支払え。
2. 仲裁費用は被申立人の負担とする。

被申立人

1. 申立人の請求を棄却する。
2. 仲裁費用は申立人の負担とする。

事実の概要

1. 申立人(買主)は1995年9月18日、被申立人(売主)との間でバルクキャリア FRONTIER

MARU (現在名 ELBE ORE、総トン数 113,342.00 トン、夏期載貨重量トン数 224,222 キロトン、1983 年 4 月建造、船級 NK、以下「本船」という) を US\$21,700,000 で購入する売買契約(「本契約」)を締結した(MEMORANDUM OF AGREEMENT、コードネーム NIPPONSALE 1993 書式使用)。

2. 本紛議に関係する本契約の主な条項は以下のとおりである。

Preamble

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between the Sellers ... and the Buyers ... that the Sellers shall sell and the Buyers shall buy the Vessel ..., which has been accepted by the Buyers as a result of their superficial inspection of the Vessel at Rotterdam in July, 1995 and examination of her Class Records, ...

1. PRICE

The Purchase Price of the Vessel shall be US\$21,700,000- in cash (say twenty-one million Seven Hundred Thousand) only in U.S. currency.

9. ALLOCATION OF RISK

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.

15. ARBITRATION

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

Clause 17.

The Buyers have inspected the vessel at Rotterdam in July, 1995 and have accepted physical conditions of the vessel together with her N.K. Class records.

Therefore, this sale is definite and outright without further inspection by the Buyers.

Clause 18.

The Sellers shall deliver the Buyers the vessel substantially in the same condition as when the vessel was inspected by the Buyers at the place mentioned in the preamble, fair wear and tear excepted, however, the burden of proof in difference, if any, always lies with the Buyers. The vessel to be delivered free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class with all her class, national and international trading certificates clean and valid for minimum 3 (three) months at time of delivery without any extensions.

The Sellers shall deliver to the Buyers a "Class-Maintenance Certificate" from N.K. Class at the time of delivery.

Sellers have the right to substitute some original documents which is required returned to the authorities with photostat copies. The vessel shall be delivered with swept holds.

Clause 23

Buyers have right to put onboard one representative for the last two voyages and further

three representatives for the last one voyage at the Buyers risk and expenses purely as observers only for familiarization purpose with the vessel without interference to the vessels operation/manning/schedule whatsoever.

3. 1996年2月26日、広島県の常石造船株式会社(以下「常石」という)において、申立人から被申立人に対して本船が引き渡され、無留保の(クリーン) PROTOCOL OF DELIVERY AND ACCEPTANCE (甲2号証、以下「プロトコル」という)に双方の代表者が署名した。プロトコルには“The Buyers do hereby accept delivery, title and risks of and to the aforesaid Vessel which has been delivered to them pursuant to the aforesaid Memorandum of Agreement.”と記載されている。

当事者の主張

申立人

1. 本船の損害の確認

(1) 1996年2月26日に被申立人から申立人に本船が引き渡された後、申立人は、本船の船級を日本海事協会(以下「NK」という)からノルウェー船級協会(Det Norske Veritas 以下「DNV」という)に変更した。翌27日、船底の塗装と軽度の修理のため本船をマレーシアのPasir GudangにあるMalaysia Shipyard & Engineering Sdn Bhd(以下「MSE」という)へ向け回航し、同年3月7日頃にMSEに到着した。

(2) 本船が、MSEに到着した後、本船船主は2個(2番、6番)のクランクピン・ベアリングを開けてみたところ、裂け目や傷等の損傷があることが判明した。

そこで、DNVの勧告に従い、第1及び第2メインエンジンのすべてのクランクピン・ベアリングを開けて損傷の有無を検査した。クランクピン・ベアリングとクロスヘッド・ベアリングを開けたところ、甚だしい損傷が発見された。

結局甲第3乃至8号証に明らかなように両メインエンジンのクランクピン・ベアリング(8セット)及びクロスヘッド・ベアリング(7セット)に損傷が見つかったほか、ピストン・クラウンやピストン・スカート、ピストン・クーリング・テレスコピック・パイプ、ピストン・ロッド・スクレーパー・ボックス、メイン・エンジン・タイ・ロッド、シリンダー・ライナー、メイン・エンジン・ギア・クラッチ等にも損傷が発見され、各々について必要な修理を行ってDNVの条件に適合するようにした。さらにMSEにおいてクラッチタイロッドの緩み(甲第35号証)、曲がり、破損が見つかり、タイロッドの1個から約15cmの長さの部品がなくなっており、DNVとエンジンメーカーから、すべてのクラッチタイロッドの交換を勧告された。また、1988年頃プロペラの各羽根の後縁を切り取ってプロペラを改良したこと、左舷エンジンのコンプレッション・プレートを交換したこと、1994年11月から1995年3月にかけての第1メインエンジンの第6シリンダークランクピンの2度にわたる損傷のため交換したこと等、本船の船級に影響を与える事実も判明した。

2. 本件損害の発生原因

(1) 上記両メインエンジンの損傷のうち、クロス・ベアリングとクランク・ベアリングの損傷の大部分はDNVの報告書(甲第9号証)に明らかなとおり、各エンジンのタイロッドが破損し

た結果、エンジン全体の締付けが不十分となったためである。すなわち、エンジン全体の締付けが不十分であったため、ピストン・ロッド・スタッキング・ボックス上の不規則な磨滅、銅やシリンダー潤滑油による潤滑油の汚染が生じ、エンジンオイルの劣化から、必要な潤滑油の供給が妨げられ、その結果ベアリング、特にその負荷のかかる表面に甚だしい損傷が生じた。メインエンジンのベアリングが損傷した結果、クラッチに不均衡な負荷がかかり、疲労による破損を受けやすくなった。

加えて多数のクランクピン・ベアリングやクロスヘッド・ベアリングが、エンジンメーカーから勧告されている約 50,000 時間の寿命より長い期間にわたって使用されていたこと及びメインエンジンの基礎ボルトが緩んでいたことなども損傷の原因となった。

- (2) 上記ベアリングの異常は船舶の的確なオペレーターならば、エンジンの異常な動き、潤滑油フィルターの閉塞、異常音、システムオイルの潤滑油分析等によってはるか以前に探知しうるものであった。また、被申立人はメインエンジンとギアに対する保守管理、オフハイヤーを含めた保守管理のための費用、エンジンルームでの残業、ベアリングのリメタリング等から、メインエンジンとギアについての上記の損傷を知っていたか又は知るべきであった。それらの事情はすべて操作記録や保守管理記録によって証明されるものである。さらに、上記の損傷はメインエンジンのアラームプリントアウトに表示されていたであろうし、本船の引渡後に申立人が本船上で発見した 34 巻のプリントアウトにも表示されている。

本船に習熟するために乗船していた申立人側の者は、メインギアのがたがたする騒音に気がついた。MSE において発見したクラッチタイロッドのゆるみ、曲がり、破損等の点からみると、この騒音はギアのそぐ近くにあるクラッチからきたものであった。

被申立人はクロスヘッド・ベアリング及びクランクピン・ベアリングの損傷は、常石から MSE までの 9 日間の航海中に発生した可能性があると主張するが、一般的に "High Oil Mist"、"Luboi inlet 45 dog"、"Strainer Diff High Press"等のアラームは、ベアリングが損傷していることを示唆するものであるが、これらのアラームは、本船が常石からマレーシアへ航行中は認められなかった。もしも MSE で発見されたような本件ベアリングの甚だしい損傷が当該航海中に発生したのであれば、上記のアラームが多数発生していなければならない。

本件各 Bearing の損傷の原因究明に関連して、乙第 1 号証は、第 2メインエンジンのタイロッドに言及して「両主機関のファウンデーション・ボルトの締付状態については、MSE において、その殆どに緩みがないことが確認されており」としているが、不当である。ファウンデーション・ボルトが緩んでいた(160 個のうち 30 個)ことは、甲第 35 号証(Record of Inspection)によって明らかである。

3. 本件損害額

甲第 12 号証に明らかなように、両メインエンジンの損傷等の結果、申立人は修理費用、不稼働損害、本船の市場価格(損傷が分かっていた場合の本船の市場価格 19,000,000 米ドル)と売買代価 21,700,000 米ドルとの差額他合計 4,581,892 米ドルの損害を被った。

4. 本件損害に対する被申立人の責任

(1) 債務不履行責任について

本件損害は、以下のような被申立人による本契約の債務不履行によって発生したものであり、被申立人は買主たる申立人の本件損害を賠償すべきである。

なぜならば、本契約第 9 条によれば、本契約を遵守して本船が引き渡された場合は、売主はありうべきいかなる種類の欠陥及び異常にも責任を負わないとされるが、本船の引渡しは、本契約第 17 条、第 18 条及び民法上の信義誠実の一般原則(第 1 条 2 項)に違反して行われているからである。

1) 第 17 条違反について

本契約前文の"and examination of her Class Records"との文言及び第 17 条によれば、申立人は買主として本船の引渡し前に、本船の船級である NK の記録を調査し、本船に問題がないことを確認したことになるが、船級協会の記録を調査し、本船に問題があるか否かを記録上から知るためには、船主が船級協会に対して所有船舶の船級に影響するような事実を報告し、それが記録されていることが前提となる。なぜならばそうでなければ船舶の売買時において買主が当該船舶の船級協会の記録を調査することは無意味になるからである。

本船についても、NKは、本船の船体、機械又は積装に対する損傷で船級に影響し、又は影響するおそれのあるものは報告し、検査を受けなければならないとしている。

船主が船級協会に対してこのような義務を負うときは、単に船級協会に対してのみならず、当該船舶の買主である者に対しても売買契約上の信義誠実の原則(民法第 1 条 2 項)に基づき同じ報告義務を負うものと解すべきである。そうでなければ、船主が船級協会の規則に違反し当該船舶の船級に影響を与えるような事実を船級協会に報告しない場合には、当該船舶の買主が船級協会の記録を売買の際に調査しても船級に影響するような事実を発見できず、当該船舶の引渡後にその事実を発見したとしても、そのままでは売買契約上の売主の責任を問うことは不可能になり、著しく正義公平の理念に反することになるからである。

以上述べたことから明らかなどおり、本件においても、本条の背後にある売買契約上の信義誠実の原則により、被申立人は本契約上本船の売主として本船の船級に影響を与え、又は与えうる事実を買主たる申立人に対しても報告する本契約上の義務を負っているため、損傷を買主たる申立人に報告しなかった点で、被申立人は売主としての義務に違反している。

2) 第 18 条違反について

本契約第 18 条は、本船が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本船を引き渡すべき義務を売主に課しているにも拘わらず、申立人はこの義務に違反して本船を引き渡した。

(a) "vessel to be delivered free from outstanding recommendations"の違反について

本件においては、仮に本船の両メインエンジンの損傷がNKに報告されていたならば船級を維持するために必要な勧告(recommendation)がなされていたことは明らかである。したがって、本船の引渡し直後に DNV によって勧告されたような場合には、實際上、元々引渡し時に本船は"free from outstanding recommendations"という状態にはなかったということになる。特に、本件のように、売主が、本船の船級に影響する両メインエンジンの別紙の損傷を知り、又は知り得たであろう場合には、なお更に本船の引渡しは"free from outstanding recommendations"であったとは言えず、被申立人は第 18 条の義務に違反していたことは明らかである。

- (b) vessel to be delivered "free from average damage affecting her present class"の違反について

売主は本船を"free from average damage affecting her present class"の状態で購入に引き渡す義務を負っていたが、被申立人の当該義務違反は疑問の余地がないところである。すなわち、英国の判例("ALFRED TRIGON" [1981] 2 Lloyd's Rep. 333)によれば、"Average Damage"とは"Damage affecting class of a certain kind, and means damage occasioned by a peril ordinarily covered by insurance as opposed to defects arising through wear and tear or general old age"と解されている。したがって、本件において、本船の両メインエンジンにおける損傷が"Average Damage"であることはこの定義上明らかであり、被申立人の義務違反も疑問の余地はない。本船は両メインエンジンにおける損傷のために DNV より勧告を受け船級を維持するために損傷を修理しなければならなかったものであり、また、海上保険上の取扱いにおいて"perils"とは、機械や船体に対する損害をも含むことからである。

- (c) 以上のほか、本船の引渡しは以下の点からも被申立人の本条違反は明らかである。即ち、第 18 条は、本船を前文に記された場所において買主の検査を受けた時と概ね同様の状態で引き渡すべき義務を売主に課し、さらにその際の本船の瑕疵については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あることを求めている。その趣旨は、船舶の堪航性や船級に影響しない程度の損傷を免責するということである。

本件においては、前記のとおり本船は明らかに本船の堪航性や船級に影響を受ける損傷があるままに申立人に引き渡されているので、被申立人の第 18 条違反はこの点からも明らかである。

3) 民法上の信義誠実の義務違反について

売買契約上の信義誠実の原則からは、売主が知っていた事実で本船の船級に影響を与え、又は与え得るような事実は、それがaverage damageか否かを問わず、売主は契約上買主に報告する義務を負うと解すべきである。なぜならば、そのような事実は、当然に船舶の売買契約の成否及び船舶の売買代価に大きな影響を与えるものだからである。

本船の両メインエンジンの損傷も上記の性質を有するものであった以上、信義則上被申立人は申立人に報告すべきであり、それを怠ったことは本契約上の義務違反である。

(2) 不法行為責任について

本件損害はまた、以下のように被申立人の不法行為(民法 709 条)から生じたものでもあり、この点からも被申立人は、申立人に対して本件損害を賠償する義務を負う。

- 1) 本船に習熟するために乗船していた申立人側の者がメインギアのガタガタする騒音に気がついたため、1996 年 2 月 23 日頃本船上で会議(以下「本会議」という)が行われ、申立人側からは、船長エリック・ハルヴォルセン(Captain Eric Halvorsen)、船長アルガラテ(Captain Algarate)、機関長オブサム(Chief Engineer Obsum)が、被申立人側からは、その親会社であるくみあい船舶株式会社の技術部の部長ミノル・カサオカ(Minoru Kasaoka, General manager, Technical Dept. of Kumiai Senpaku Ltd.)、ナビックス・マリン・ビティ・リミテッド(以下「ナビックスマリン」という)の船舶保守管理部の技術課長ジェイ・エス・ビンドラ(J.S. Bindra, Technical Manager, Fleet Maintenance Dept. of Navix Marine(s))

Pte Ltd.)が参加した。ナビックス・マリンは、本船の引渡時まで本船のマネージャー (Manager)であり、本船の裸傭船者であったナビックスライン株式会社 (Navix Line Ltd.) のマネージャーとしての後任であった。ナビックス・マリンは、本会議に被申立人の代理人 (Agents)として出席しており、被申立人を拘束する権限を有していた。

本会議の席上、ビンドラは、メインエンジンが毎分 58-59-60 の軸回転数 (Shaft Revolution)において危険振動範囲 (Critical Vibration Range)を持っており、そのことがガタガタする騒音の原因であると説明し、出席していたカサオカもそれに異議を留めず同意した。そこで申立人はその説明を信用し本船の引渡しを受けることを決意した。しかしその説明は真実ではないことが本船の引渡後判明した。メインエンジンにはそのような危険振動範囲は存在せず、被申立人もナビックス・マリンもそのことを知っていたことが、1996年6月4日頃に明らかにされた。結局、メインギアの当該騒音は、メインギアのすぐ近くのクラッチによるものであった。

- 2) 被申立人の当該騒音の原因についての誤った説明が、本船の引渡しを促すために故意になされたのであれば明白な欺罔行為であるが、少なくとも専門家としてのビンドラの不注意によって誤った説明がなされたことは明らかである。なぜならば、被申立人は本船の所有者として、わずかな注意と時間を費やして調査すれば音の原因が危険振動範囲によるものでないことを容易に知り得たことは明らかだからである。

申立人は被申立人の当該騒音に対する不注意な誤った説明を信用し、その場でエンジンを開けず、本船引渡後に判明したようなエンジンの本件損傷に気がつくことなく、本船の引渡しを受け、その結果本件損害を被ったものである以上、被申立人が申立人に対して不法行為上の損害賠償責任を負うことは疑問の余地がない。

売買契約の当事者間で売主が買主の質問に対して回答する場合、通常売主は自ら知っていることは直接回答することになる。また自ら知らないことでもその事情を知る第三者に尋ねて答えを得て、直接買主に回答することにもなる。しかし、この場合一つの便法として、時間や費用を省くためにその当該第三者に自分に代わって買主に回答してもらうことも可能であり、この回答も売主の回答であることは言うまでもないことである。

本件においては、本船がナビックスライン株式会社 (以下「ナビックスライン」という) に裸傭船されていたので、申立人の質問に対する売主たる被申立人の回答を手助けするために、本船や本船のエンジンを熟知するナビックスラインの関係者が本会議に参加していたのである。被申立人は、本会議において申立人の質問に対しナビックスラインの関係者から回答を得て直接申立人に回答することもでき、自分に代わりナビックスラインの関係者に直接申立人の質問に回答してもらうこともできた。ビンドラの本会議での回答は後者の場合にすぎず、それは買主である申立人の質問に対する被申立人の売主としての回答であることは明白である。その回答に過失があった以上、被申立人が自らその責めを負うべきである。

5. 結論

以上のとおり、申立人は被申立人に、債務不履行及び不法行為を理由として金 US\$4,581,892 米ドル及びこれに対する仲裁人判断の日から支払いに至るまで年 6 分の割合による遅延利息の支払いを請求する。

被申立人

1. 本船の損傷の範囲

- (1) 本船の引渡し後について、被申立人は関知しないが、本契約には、特に第 17 条が「買主は、本船を 1995 年 7 月にロッテルダムにおいて検査し、本船の物理的状態を本船の NK 船級記録と共に、容認した。したがって、本売買は、買主によるそれ以上の検査なしに、確定し完全になっているものである。」と規定していることを指摘する。
- (2) プロペラの各羽根後縁を切取ってプロペラを改良したことは認める。ただしこの工事はすべて NK の検査報告書に記載されており、その検査報告書は本船内に保管され閲覧可能となっていたものであるから、申立人は、本契約締結の前提である本船検査(第 17 条)の際に、買主としての立場で十分に NK の船級記録記載事項を調査していたならば、当然に知り得たことである。自らの不注意あるいは無関心のために見逃していたにも拘わらず、あたかも被申立人が隠蔽していたかの如く主張しているが、不当である。また、左舷エンジンのコンプレッション・プレートの交換についてはその工事をしたことは認めるが、NK の検査報告書に記載されていないのは、この工事が船級とは関係なく、記載事項に該当しないから当然のことにすぎない。さらに、第 6 シリンダー・クランクピンの交換を行ったという事実はない。

2. 本件損害発生の原因

申立人が本件において請求の対象としているエンジンのクランクピン・ベアリング等の損傷は、基本的に、(1)本件の引渡し後(常石造船から MSE に至る航海において)に生じた損傷、(2)本船の引渡し時あるいはそれ以前から存在していた「通常の自然損耗」(ordinary wear and tear)の二つに分類され、(1)は、本契約第 9 条(リスクの配分)により売主免責であることは言うまでもなく、(2)は第 18 条にいう「海難損傷」("average damage")の意味につきどのような解釈を施したところで、この概念から除外されるべきものであることは、これまた自明の事項に属する。仮に、(2)以外の損傷が存在していたとしても、本契約第 18 条の定める引渡条件の違反を論じる余地はあり得ない。

本船の主機関のタイロッド及びエアークラッチ用タイボルトの損傷は、本船引渡し以前から生じていた可能性もあるが、仮に然りとしても、申立人主張の各種軸受部の損傷との間に因果関係はなく、それらの損傷は本船の引渡し後マレーシアの MSE 造船所に至る航海中において発生したものである。

NK の検査員林正夫による報告書(乙第 1 号証、以下「NK 報告書」という)によれば、主機関のタイロッドに若干の損傷が本船の引渡し時に潜在していたであろうことについては NK 報告書と D.N.V.のテクニカル・レポート(甲第 9 号証、以下「DNV 報告書」という)の判断は一致するが、「DNV 報告書」(p.16)においては、かような主機関のタイロッドの損傷が他の部分の損傷を招いた第一次的原因である蓋然性が高い(the most likely primary cause of the failure)として、「タイロッドの破損」→「ピストン・ロッド・スタッフィング・ボックス摩滅」→「潤滑油の汚染」→「ベアリングの損傷」→「クラッチへの負荷」という一連の因果系列を推測している。すなわち、諸損害の根源は主機関タイロッドの損傷に在り、というのが、「DNV 報告書」の採る立場であるが、これは「NK 報告書」によってその根底が否定されている。主機関のタイロッドの損傷と「他に発見された損傷との関連性」は低く、因果関係で結びつくようなものではない、というのが「NK 報告書」

(p.9)の見解である。

申立人の主張する各種受軸部の損傷については、"M/E OIL MIST HIGH ALARM"その他のアラームが、本船の引渡後 MSE までの航海において頻発している状況及び損傷の程度を勘案すると、「その航海中に発生した可能性が高い」のであって、これが「NK 報告書」の結論である。

1993年12月26日より1994年8月29日までの期間、本船に機関長として乗り組んでいた浜匡が、その職務上の知識経験に基づいて、甲号証を検討し自らの見解を述べた報告書（乙第11号証）によれば、以下のとおりである。

1) アラームについて

1996年3月4日のアラームリストによれば、13:59に本船の停電が発生したものと推測される。この停電によって、主機関の回転数は低下し、同時に潤滑油供給用のポンプも停止したため、軸受部に供給される潤滑油の不足を来したが、乗組員の本船についての習熟度不十分のために主機関の再スタート、増速の手順を誤り、潤滑油不足のまま増速したことにより軸受部の損傷を招いたものである。これは、"Main LO P/P 4 stop alarm"、"Cross LO P/P 1 stop alarm"のように重要ポンプ停止アラーム直後に、"M/E oil mist high alarm"が発生していることから推測されるところである。

甲第30号証については、1996年2月27日、Try Engine 終了後に、"M/E L O trip alarm"が発生している。これは、本船の機関長以下が、本船の機関を運転するについて習熟度が著しく低かったことを物語る。損傷を招いた根本的な原因はこの点にあるとみられる。

2) L.O.洗淨機の開放整備記録について

報告者が、本船のChief EngineerであるMr. Obsumから得た口頭による供述によれば、1996年3月2日に行ったL.O.洗淨機の開放掃除及び洗淨機入ロストレーナー開放洗淨時において、メタル粉片が発見されたとの報告をMr. Obsumは受けていない。軸受部の損傷が生じたのは、この時以降であることを示すにほかならない。

3) アラーム後のクランクケース内点検について

本船引渡前にもアラームは発生しているが、軸受部の損傷が疑われる場合には、その都度クランクケース内の点検が行われ、異常のないことが確認されている。

以上のとおりであるから、申立人主張の本船軸受部のベアリング損傷等は、本船引渡後MSEまでの航海中に発生した停電により、軸受部に十分な潤滑油が供給されないまま主機関を再スタートさせたこと等、新しい乗組員が本船の操船に習熟していなかったが故に採った行為から発生したものである。

3. 本件損害に対する被申立人の責任

(1) 債務不履行責任について

本船には引渡時においてNK船級に影響するような損傷は存在していなかった。これはN.K.の証明書が示すとおりである。

また、NK船級に多少とも影響するおそれがあると認識しながら被申立人がNKに関連事項につき報告を怠ったという事例はない。したがって本契約第17条違反は問題にならない。

申立人の主張する債務不履行責任については、既に被申立人より提出した乙第1号証（NK調査報告書）の示すとおり、申立人が主張するところの主機関（タイロッド、

ククロスヘッド・ベアリングクランクシャフト・ベアリング等)に関する損害は、本契約上の本船引渡時以降(すなわち常石造船よりマレーシアの MSE までの航海)においてその原因及び結果が発生したものが大部分であり(従って本契約第9条により売主免責)、その他の損害については、たとえこれが引渡時以前に潜在したものであるとしても、本契約第18条にいう「海難損傷」("average damage")に該当する理由がないのであるから、結局すべて売主無責ということに帰する。

「第9条

本船及びすべての付属品は、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任を負わない」

(2) 不法行為責任について

申立人の主張する不法行為責任については、申立人は、不法行為として民法709条に言及しているので、準拠法を日本法としての議論であろう。そうだとすれば民法715条の「使用者責任」に該当するかどうかという問題となる。問題の発言をしたとされるピンドラは、ナビックス・マリンの使用人であって、被申立人との間では、雇用関係のないことはもちろん、何等の指揮監督関係も存しないのであるから、被申立人がその「使用者」に当たるわけがない。

そもそも、申立人側の船員が、未だ売買契約上の締結前であるにも拘わらず、すでに乗船していたのはMOA23条の規定によって特に許容されていたからであって、それ以外の理由も根拠もない。すなわち、本契約第23条は下記のとおりの規定であり、乗船の唯一の目的は、本船に習熟すること(familiarization)にあり、これに限定されている。

「第23条

買主は、最後の2航海において1名の代表、最後の1航海においては更に3名の代表を、単に本船に習熟する目的のため純粋にオブザーバーとして、本船のオペレーション/マンニング/スケジュールに如何なる介入もすることなく、買主の危険及び費用負担において、本船に乗船させる権利を有する。買主は、食料/居住費用として1名当り米貨300ドルを支払うものとする。乗船に先立って、買主の代表は、売主の補償状標準書式に署名すべきものとする。」

申立人は、本契約の履行に関してナビックス・マリんに代理権を与えたという事実はない。ナビックス・マリンの船員は、本船に慣れる目的で、またその目的だけのために純粋にオブザーバーとして乗船していた買主側の船員に対して、インストラクターとしての役目を果たすことを期待されており、その要請に応じていたことは事実であるが、本契約の履行についてナビックス・マリンは、売主である被申立人を補助していたに過ぎない。

よって申立人のいわゆる「本会議」の内容が如何なるものであったにせよ、その実質は本船への習熟の実行を上げるための質疑応答であって、本船売買契約上の売り主と買い主に固有の権利義務とは直接関係ない。従ってその「本会議」におけるピンドラの発言内容が故意又は過失による不法行為であるとし、それを申立人側が被ったとする損害とを因果関係で結びつけようとする申立人側の主張はあまりにも作作的である。

証 拠

申立人は、証拠として甲第1号証乃至甲第49号証の3を提出した。

被申立人は、証拠として乙第1号証乃至乙第13号証の10を提出した。

理 由

本件は、本契約に基づく本船の引渡後発見された本船の損傷に関し、買主である申立人がその修理費用、不稼働損害及び市場価格と売買代価との差額の損害を被ったとして、売主たる被申立人の本契約不履行、信義則違反及び不法行為を主張して、被申立人に損害賠償を請求しているものである。

1. 本契約第17条には、申立人は、1995年7月ロッテルダムにおいて本船の外観検査を実施し、NKのクラスレコードの検査を行って、本船の物理的状態を受け入れたことが明記され（甲第1号証）、1996年2月26日本船の引渡時に作成され双方の代表者が署名したプロトコルには“The Buyers do hereby accept delivery, title and risks of and to the aforesaid Vessel which has been delivered to them pursuant to the aforesaid Memorandum of Agreement”と明記され、何らリマークが付されていないこと（甲第2号証）が認められる。さらに、申立人の主張によると本船に欠陥があることを発見したのが、引渡後申立人の管理下で本船をマレーシアへ回航した後の同年3月9日であることは明らかである。

したがって、本契約第9条（ALLOCATION OF RISK）の“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.”との規定及び上記プロトコルの記載内容により、本船の引渡しによって本契約は終了し、被申立人は、本契約上の責任を一切負わないことになる。実務上、引渡直後の運航に差障るような欠陥があれば、その修理費を売主が負担することもあるが、引渡後買主の管理下で運航した後に発見された損傷についてまで売主が責任を負うことはない。

2. しかしながら、売主が本船の引渡前に本船の運航に差障るような欠陥の存在を知らず、それを隠蔽したとすれば信義則上又は不法行為を理由として、売主が責めを負うことがあると思われる。

そこで申立人が主張する本船の損傷の発生原因について逐一吟味する。

(1) 本船主機の概要

本船の主機は二機一軸の推進機関で、しかも Pneumaflex 式の Clutch を採用しており、大型船では斬新な型式の船舶である。これはエンジンの回転を上げることによる熱効率の向上と、プロペラの回転を少なくすることによる推進効率の向上を図ったものであるが、機関の機構、運転システムは、若干複雑になり、運転管理者には高度な技能が要求される。

(2) 提出された記録による機関の状態

A. 振動について

試運転時における機関室の振動計測結果（甲第7号証）によれば、主機 R/M 136

～147.5 R/M、プロペラ R/M 56～61 R/M の範囲において、それ以外の Range よりも主機関の振動が大きく (Max 0.14 M/M one side、Limit 0.5 M/M one side)、当然のこととして、主機をこの回転域で使用した場合、機関室及び周辺機器に振動が生じることになる。

そこで本船の場合、この対策として新造時から両舷主機を固定する Rolling stay が設置されていたことが認められる。記録 (甲第 7 号証) によれば、1988 年 6 月のメーカ一点検による報告は次のとおりである。

- (a) Rolling stay に Crack が発生していた。またこの Stay は Loading、Unloading 状態においては Adjustable screw を release する必要があったが、乗組員に徹底されず、実行されなかった。
- (b) そこで、この時点で Friction rolling type の Stay を増設し、さらに Engine grating に Frame を、Wing side に補強板を設置した。

本船は、主機負荷 75% で Shaft R/M 62 ということであるから、通常航海における主機負荷 75～80% 程度の使用状態であれば、Loading 航海状態で、気象・海象条件によっては、この振動界域での使用状態が生じることになる。運航管理者にとっては、この振動を避けるため、負荷の決定に当たり、きめ細かな注意が必要であった。

よって、本船では就航時から主機負荷 80～85% 程度での運転を余儀なくされ、結果として Piston ring、Cylinder liner の異常摩耗のため、Piston 抽出時間の間隔は 4,000 時間 (通常 10,000～12,000 時間) となり、この時点 (主機運転時間計 35,000 時間) までで Cylinder liner を 10 本新替えしていた。

B. プロペラのカットについて

上記の状態において、本船が Loading 状態で、主機負荷 75%、プロペラ 65 R/M を維持するためには、エンジンの Torque rich 状態 (プロペラの一定回転に対する負荷が過大となり、その結果、エンジンの回転あたりの発生馬力が設計値以上となって、排気温度、Cylinder 内最高圧力が高くなり、エンジンの熱負荷が増大してエンジンの連続運転に支障をきたす。原因としては、①船体、プロペラ等の汚れによる抵抗の増加、②船体、プロペラ、主機馬力の組み合わせが悪い場合、③経年劣化による主機内部の汚損、等が挙げられる。) を改善する必要があり、その対策としてプロペラがカットされた模様である。

(3) 本船機関の整備の状況

本船における、通常の航海時の点検及び整備作業については普通であるが、全体を通じてみると、平均を若干下回るようである。

整備に関しては、運航各社の船体、機関、積み荷スケジュール、燃料油の質、潤滑油消費量の決定と取替部品の寿命の選択について、それぞれ費用対効果で決められるので、一概には言えないが、一般的に、主機の経年劣化の傾向は、建造後 8 年以降から顕著となるので、整備量は増大する傾向にある。提出された書証から、主要な点を挙げると以下のとおりである。

A. Bearing 関係

1988 年 No.2 Main Engine No.4 cylinder cross bearing 上下とも新替。

1993 年 No.1 Main Engine No.7 Cylinder cross bearing 取替。

1994年 定検受検

No.1 Main Engine No.4 Cylinder crank bearing 新替 (3/6 本船)。

No.1 Main Engine No.5、6 cylinder crank bearing 取替。

No.2 Main Engine No.1 cylinder crank pin bearing 新替。

1995年 No.1 Main Engine No.6 cylinder crank bearing (2/4、2/27)。

本件について、NK への通知はないが、特に問題のないものと思料する。

B. Tie bolt 関係

1992年 両舷とも Tie bolt 締付点検、増締め施行。

No.1 Main Engine No.13 (No.7 cylinder, St'd side) 超音波探傷の結果、不良のため新替え。

Fandation bolt

両舷とも締付点検、増締め施行。

1994年 Fandation bolt

両舷とも締付点検、増締め施行。

注：Tie bolt、Fandation bolt については、建造後 6,000 時間で締付点検、増締め施行し、その後は定検毎に、両舷とも締付点検、増締め施行する必要がある。

C. クラッチ関係

1990年 両舷とも開放、点検、整備、施行。取替えた部品等の詳細な記録はない。

1994年 リモコン装置開放点検、不良部品取替、調整。

クラッチについては検視孔より内部点検。

1995年 両舷とも検視孔より内部点検。

D. システム油関係 (甲第 22 号証の 1)

	TBN	F/P	VIS @ 40 °C
1993年 9月 21日	8.21/5.80	200/200	114.6/107.6
1994年 3月 12日	9.1 /6.5	180/180	114.0/104.0
1994年 8月 16日	9.9 /7.1	200/200	118.0/107.0
1995年 1月	10.4 /9.3	200/200	121.6/116.8
1995年 8月	9.6 /8.0	200/200	119.6/109.1
1996年 3月 13日 (DNV Report より)	10.75/9.70	190/190	124.1/117.9

参考：新油の場合

1.3	258	94.8
-----	-----	------

上記資料には、1994年 8月 16日、油中に含まれる夾雑物が多いため、洗浄の必要がある、とのコメントがある。夾雑物 (Cu、Pb 等)、TBN、Vis @ 40 の値に上昇がみられ、C/E's AB LOG から Voy 66 (1994年 5月 24日～1995年 7月 16日) における新油の補給が無かったことがシステム油の劣化を促進し、さらに、1995年 1月の資料においても同様の傾向にあり、システム油の劣化傾向が認められる。1995年 4月の資料では、新油の補給 (Voy 71 (1995年 3月 10日～1995年 7月 16日)) が 2,000 あり、TBN、VIS @ 40 °C が明らかに改善されている。

また、1996年 3月 13日の資料では、Bearing の損傷事故の後であり、当然のこと

として、Copper、Leadが多量に含まれている。

E. Reduction gear 関係

1992年10月1日、No.1 Main EngineのReduction gearに異物噛み込みによると思われる疵が認められ、NK検査官の指示により修理施行、その後の使用状態を観察し、1994年8月受検した。

(4) 結論

A. Bearing 関係

Bearingの損傷事故がいつ発生したのかを特定するためには、開放点検してから次の点検までの運転状態で把握する以外に決め手がない。そのため、長期の航海後は、運転状態との関連でCrank caseを点検する必要があるし、また運転状態に疑問があれば、特に該当部分の点検あるいは開放点検が必要であることは言うまでもない。

本船の場合、申立人の主張によれば、Bearing shellの使用時間が50,000時間以上あったことが指摘されている。しかし、提出された資料によると、1990年にBearingの取替えが行われてから1995年まで、Cross head bearingで2組、Crank pin bearingで5組の取替工事が施行されている。一般的に、航海中、運転状況に何らかの異常があれば、その状態如何によりEngine停止の上で点検施行するか、目的港で点検するかを決める必要がある。本船の場合、被申立人の下でBearingが取替えられており、このことは一般的な行為であって、MSEで発見された損傷事故と本件損傷とは直接関係がないものと思われる。よってBearingの損傷については、常石からマレーシアのMSE間航海中のEngineの異常運転によるものと判断するのが妥当である。

B. Tie bolt 関係

Tie boltの折損については、常石からマレーシアのMSE間航海中に折損したという確証はなく、DNVの報告のとおり、折損に至る過程(crack)は引渡前と判断するのが相当である。しかし、7シリンダの機関において、1本のTie boltが折損したことによって本件の一連の事故につながったとは考えにくく、振動等による、締付力不足になっていたものと思われる。

C. クラッチ関係

クラッチの損傷については、常石からマレーシアのMSE間航海中のEngine troubleだけによる損傷とする見解には若干の無理がある。メーカーのRecommendによれば、6、7年無開放でも問題がないとのことであるが、本船の機関室の振動状況に鑑み、むしろPartial vibration、Rolling stayの緩み、各部位の経年劣化の進行及び航海中の異常等の理由によって破損したものであろう。しかし、ロッテルダムにおける検査時から引渡時までの間に、通常の損耗(fair wear and tear)を超えて特に損傷がひどくなったとは認められない。

D. システム油関係

システム油の管理については、運航各社の技術担当者の方針で差があり、本船の場合、良好であったとは言えないが、提出された燃料油の分析結果を検討すると、システム油がBearingの直接の損傷原因ではないと判断する。

E. Reduction gear 関係

NKでも承認しているとおおり、運航に支障を来すものではないと思われ、問題はな

いものと判断する。

以上のとおり損傷の一部については、本船引渡前に発生していたと思われるものもあるが、提出された審証による限り、引渡時に本船の運航に差障りがあったとは認め難い。

さらに、申立人は、被申立人が本船の船級に影響するような事実をNKに報告する義務を負う旨の主張をしているが、以上述べたとおり本船の船級に影響するような事実が発生したとは認められないので、申立人の主張は当たらない。

3. 申立人は、本船に習熟するために乗船していた申立人側の者が、メインギアのガタガタする音について説明を求めた時、被申立人側のビンドラの誤った説明を信用し、その場でエンジンを開けず、本件損傷に気付くことなく引渡を受けたために本件損害を被ったとして、このことが被申立人の不法行為を構成すると主張している。しかし、(2)Aで述べたように、本船はもともとその機関の構造上、プロペラ R/M 56～61 R/M の範囲において、それ以外の Range よりも主機関の振動が大きいものであり、その原因は申立人の主張するようなクラッチによるものではないから、ビンドラの説明と本件損害との因果関係はなく、したがってこの点に関する申立人の主張には理由がない。
4. 本件仲裁費用は金 4,935,000 円とし、全額申立人が負担するのが相当である。

よって主文のとおり判断する。

2000年2月10日

社団法人 日本海運集会所
海事仲裁委員会



仲裁人

新谷 顕一 

同

稲見 俊文 

同

稲富 精之助 

KUTSUNA LAW OFFICE

1103 Tokio Kaijo Bldg.,
1-2-1 Marunouchi,
Chiyoda-ku, Tokyo
TEL: (3281) 8449
FAX: (3284) 1806

TELEFAX TRANSMISSION

3358-2366

藤井法律事務所

TO: 藤井先生

FROM: 忽那法律事務所

RE: All's Well That Ends Well!

DATE: 2/25/2000

NUMBER OF PAGES TO FOLLOW: _____

REMARKS: _____

「フロンティア丸」ケースの仲裁判断書をコピーして添付致します。

