海運不況 法曹実務家の目【下】

高度化した危機対応

一橋綜合法律事務所
弁護士 瀬野 克久氏

せの・かつひさ 慶大法卒。84(昭和59)年弁護士登録、ダラス・サウリーガルセンターで研修。90年4月から一橋綜合法律事務所パートナー。愛媛県今治市出身。

――リーマン・ショックの発生により海運業界も急速に不況感が強まった。海運・造船に携わる弁護士業務にはどのような変化があったか。

「2004年から続いた海運の好況期には、専ら金融機関の船舶建造に関する融資案件など、主に船舶ファイナンスに関連する文書作成が業務の大半を占めた。しかし、昨年10月以降、世界同時不況の発生で業務内容は大きく変化、複雑化している」

「具体的には、造船所の信用不安、経営破たんに関する案件のほか、船舶発注者(船主、海運会社)の信用不安、経営破たんなどに伴う案件だ。また、発注者(船主)をより信用力の高い会社へ変更(船舶引き渡し時のストラクチャーの変更)や船舶建造中の担保の取得、担保の保全、実行といった受発注絡みのものも増えている」

24年前の不況に学ぶ

――海運業界はプラザ合意(1985年)当時も急激な円高により不況に陥った。当時と比べて現在の世界同時不況はどのような点が異なるか。

「私自身、弁護士登録してすでに25年以上のキャリアを持つ。率直な感想を言うと、85年当時の不況は主に海運業界に特化した不況というイメージが強かった。当時は外航海運業界や船主にとっても、ようやく基盤をつくり成長期に入った段階での不況だったこともあり、経験や蓄積に乏しく、弁護士に相談に来る段階ではすでに倒産や倒産寸前という案件が多かったように思う」

「85年の不況からすでに20年以上を経過し、海運、船主、造船所、金融機関も相応の経験と知識を蓄積しており、最近の事案はほとんどがリスク管理、経営危機に直面する可能性をキャッチしたかなり早い段階での案件が多い。そういう点では、海事産業全般が危機対応に対するノウハウを持つことで、比較的冷静に対応できているという印象だ」

用船連鎖リスク浮上

――世界同時不況の発生後、海運業界ではチャーター・チェーン(用船の連鎖構造)の崩壊や期限前返船といった業界独自のリスクも浮上している。

「チャーター・チェーン自体の構造は単純だが、用船の連鎖の中にあるI社が経営危機に直面すると前後の用船料の支払い関係が問題になる。チャーター・チェーンに関連して国内の会社が存続不能の倒産まで追い込まれた例はないが、韓国船社では経営破たんした会社もある。実際、私自身もそうした案件に携わった」

「船舶を保有するチャーター・チェーンは、単純に言えばA社を起点としてB社、C社とI曼の船舶が縷々転々と用船を繰り返し、中間船社はいずれも用船料の値上がりを目的に再用船に貸し出す構造だ。こうした用船契約では、貸出先の経営破たんを理由に、借り主への用船料を不払いすることはできない。当事者間に特約でもあれば別だが、自身がより高い用船料を得る目的のために繰り返す再用船に特約が付いているケースはほとんどない」

くすぶる担保案件

――円高により、海運業界では船舶保有業を主とする船主の経営環境の悪化が指摘されている。

「これまで多くの金融機関、海運、船主の代理人を務めた経験で言えば、船主業のリスクは一般的に資金調達リスク、船舶管理コストの上昇リスク、為替リスクの3点といえる。すでに昨年10月以降、1年間でコンテナ船をケープサイズに変更する船種変更のほか、金融機関への返済計画の見直し(リスケジュール)は決して珍しくない」

「一口に船主業と言っても、既存船を複数保有する船主は中古売船できる船舶を持っており、最近の不況や円高にも耐え得る経営環境にある。しかし、逆にそうした競争力のある船舶の保有隻数が少ない船主にとっては最近の経営環境は厳しいという見方が一般的だ。担保の保全、実行という案件が今後浮上する可能性は否定できず、実際、金融機関からの相談でもそうした案件は少なからずある」

"複雑化"に先手を

――海事産業における弁護士の位置付けとは。

「信用不安や経営破たんが発生した時に、利害関係者の調整をするのが代理人たる弁護士の役割だ。そうした役割から見れば、最近のように案件が複雑化している状況ではいち早い相談、情報交換、弁護士からのアドバイスを受けることが経営を進める上で重要な点になる」

「海運業界は国際競争のため、船籍先や業務全般が海運、船主ともに国境を越える。海外船社や船主との仲裁、紛争も珍しくなく、国内法だけでは対応できない場面もある。海事産業に精通する弁護士は限られるため、どうしても事案が特定の弁護士に集中する傾向がある。われわれとしても、一つ一つの事案をきめ細かく精査し、サービスを提供していく必要があると思っている」

(山本裕史)

1基、長さ46.6メートル、高さは12・26メートル。コンプレッサー、プラストタンク、グリッド回収装置、ブラスト室用集

び沈殿物の規制および管理のための国際条約)の批准国が11月末時点で20カ国に達した。これまで18カ国だったが11月下旬の20・93%(10月と比べ5・6ポイント増加)となった。条約発効条件は満たしていないものの、今後さらに批准は進むとみら

際海事機関(IMO)などによる承認取得作業を進めている。

バラスト水管理条約では、国際航海に従事する

れに加え、その合計商船船腹量が世界の35%となった日の12カ月後に発効する。

バラスト水処理装置の

するメーカーでG9、G8の承認を受けたのは現在、世界では4社となっている。

現在と上昇傾向にある。08年秋以降の経済不況で交付金申請による解撤(海外売船含む)が増えたことが要因だ。

いる暫定措置事業の認定状況によると、同事業開始時点(1998年5月)の船腹量と対比した実質減船率は、2003年の

船・現金少ン上前事 遵ト