

南アフリカにおける Associated Ship のアレスト（差押え）について -船舶融資取引の実務（全訂版）を読む-

船舶融資取引の実務（全訂版）Chapter 9 III-3(3) 346 頁以下では、南アフリカ共和国において Associated Ship のアレストが認められる 3 つの場合が記載されている。このアレスト要件-特に 3 つ目の場合-について説明を追加する。

南アフリカの法律の下におけるアレスト要件は、極めて大雑把に捉えれば、「海事請求権が発生した船舶（「船舶 B」）の支配者」と「アレストしようとする船舶（「船舶 A」）の支配者」が実質的・究極的に同じであると認められる場合には、船舶 A のアレストを認めるというものである。日本において判例により形成されてきた法理である「法人格否認の法理」¹が、一定の要件を法律上明記した上で、法律により認められているといっても過言ではない。

船舶融資取引の実務（全訂版）Chapter 9 III-3(3) 346 頁以下 (i) (ii) 及び (iii) に記載のとおり、船舶 B に関して海事請求権を有する者は、3 つの場合に船舶 A をアレストすることができる。この 3 つの場合のうち、同頁記載の (i) と (ii) の場合の理解は - 「支配」の要件の解釈²はさておき- それほど難しくないとと思われる。3 つ目の場合である Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983、Article 3、Sub-Article 7 a(iii) は理解が容易ではないため、これに関して次の通り説明を補足する。Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983、Article 3、Sub-Article 7 a(iii) は以下の 2 つの場合を規定している。すなわち、

- (a) 海事請求権が発生した時点において船舶 B の registered owner であったものが訴訟の開始時において船舶 A の registered owner を支配する者である場合；及び
- (b) 海事請求権が発生した時点において船舶 B の registered owner を支配していた者が訴訟の開始時において船舶 A の registered owner を支配する者である場合 (Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983、Article 3、Sub-Article 7 a(iii))

である。南アフリカにおいて Associated Ship のアレストが認められる 3 つの場合（但し、上記のとおり 3 つ目の場合（Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983、Article 3、Sub-Article 7 a(iii)）は 2 つの場合を記載しているため、厳密には 4 つの場合）を整理するために作成した表（「南アフリカ Admiralty Jurisdiction Regulation」）を別添のとおり掲載する。

また、船舶融資取引の実務（全訂版）Chapter 9 III-3(3) 346 頁以下 (iii) を次のとおり読み替えるものとする（下線部分が変更箇所である）。

¹ 「法人格否認の法理」とは、例外的な状況の下で、その事案に限って、ある会社の法人格の独立性を否定することにより、当該会社とその株主や他の会社を同一視することによって妥当な処理を図るルールをいう。判例によって形成されてきた法理であり、(i) 法人格がまったくの形骸にすぎない場合（法人格の形骸化）又は (ii) 法人格が法律の適用を回避するために濫用される場合（法人格の濫用）に法人格を否定すべきとされる（最判昭和 44 年 2 月 27 日民集 23 卷 2 号 511 頁）。

² 「支配」(control) の要件は、その解釈に関する裁判例が蓄積されてきており、「the legal ability to control the direction or fate of that company」と「the factual ability to control the direction or fate of that company」の二つの場合を含むとされるようであるが、事案に応じて個別具体的に判断されている (Maritime Law Handbook Suppl. 30 (May 2007) South Africa Part I-7, 8)。

[各国の制度]

(a) 南アフリカ共和国

南アフリカは1999年アレスト条約及び1952年アレスト条約のいずれも批准していない。しかし、南アフリカでは、国内法である Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983 No.105 of 1983 (as amended by Admiralty Jurisdiction Regulation Amendment Act No.87 of 1992) (以下、「Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983」という)によりかなり広くアレストが認められており、下記記載のとおり Associated Ship のアレストも認められている。

Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983 Article 1 では、非常に幅広い事由がアレストの根拠となる「maritime claim」として定義されている。

Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983 の Article 3 の Sub-Article 6、7 によると、船舶 B に関して Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983 における「maritime claim」を有する債権者は、以下の3つの場合に船舶 A をアレストすることができる。とされる。

- (i) 海事請求権が発生した時点において船舶 B の registered owner であったものと訴訟の開始時における船舶 A の registered owner が同一である場合 (Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983、Article 3、Sub-Article 7 a(i)) ;
- (ii) 海事請求権が発生した時点において船舶 B の registered owner を支配していた者が訴訟の開始時において船舶 A の registered owner である場合 (Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983、Article 3、Sub-Article 7 a(ii)) ; 又は
- (iii) 海事請求権が発生した時点において船舶 B の registered owner であったものまたは船舶 B の registered owner を支配していた者が訴訟の開始時において船舶 A の registered owner を支配する者である場合 (Admiralty Jurisdiction Regulation Act 1983、Article 3、Sub-Article 7 a(iii))

したがって、南アフリカにおいては、Sister Ship のアレストはもちろんのこと、Associated Ship のアレストについても比較的広く認められている。実際、筆者は実務の中で南アフリカにおいては広く Associated Ship のアレストを経験している。

[以下余白]