

論文

米国における船舶 arrest、attachment 及び競売手続き

弁護士 瀬野克久 / 弁護士 木村みどり
(一橋パートナーズ法律事務所)

米国ワシントン州弁護士 TYLER ARNOLD
(GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所¹⁾)

目次

Part I はじめに

Part II 米国における海事 arrest 及び attachment について

- I. seizure の方式
- II. seizure のプロセス
- III. seizure 後の手続
- IV. 売却及び売却代金の配当

Part III 日本における船舶差押え、競売と米国の手続きとの対比

- 1. いわゆるアレスト条約の非批准
- 2. 日米の差押え手続概観
- 3. 米国における Maritime Lien と日本における船舶先取特権の相違について
- 4. アレスト後の抵当権者への通知
- 5. 抵当権者は、被担保債権に対する終局判決を取得する必要があるか
- 6. 差押えの解放
- 7. 鑑定、最低競売価格の設定
- 8. 配当順位
- 9. 船舶の競売により対象船舶に対するすべての請求権は消滅するか

Part I [はじめに]

2012 年における日本の貿易の相手国について、統計上輸出も輸入も米国が第二順位とされている²。貿易の相当程度の分量が海上輸送によるものと考えられるため、日本の金融機関が担

¹ 同事務所の情報については、同事務所の website <http://www.gsblaw.com> から入手されたい。

² 2012 年日本の貿易相手国 TOP50 (ジェットロ国際研究課作成) 等の記載を参照のこと

保 (モーゲージ) に取得している船舶が米国の港に入出港することも必然的に多くなる。このため、ファイナンスとしては、米国において日本の金融機関が担保船舶に対するモーゲージを実行する場合、あるいは、担保船舶が船舶先取特権等により米国において差押えられる場合も念頭におく必要があるため、船舶の差押え、競売に関する米国の制度³を理解しておくことが必要になる。

なお、過去数年においても、日本の金融機関が関係する船舶の差押え、競売が米国内で行われている。例えば、2009 年に E 社が米国 New York 南部地区において Chapter 7 手続きをファイルすることによる倒産手続き開始に伴う船舶の差押え、競売が行われた例、また、2012 年に日本の S 社が所有する船舶について Rule B attachment が行われた等の例がある。

日本において⁴は、函館地方裁判所において平成 22 年から翌年にかけてパナマ籍船舶の競売がなされた。同競売手続において具体的にとられた手続について、担当裁判官高瀬保守氏により、「函館地方裁判所における船舶抵当権の実行としての競売申立事件の事例紹介」(金融法務事情 No.1941) において説明されている。同説明によれば、「平成 22 年 11 月 1 日に競売申立て、同年 11 月 12 日に競売開始決定、同年 12 月 1 日に保管命令発令、同年 12 月 27 日に裁判所宛に現況調査報告書の提出、評価書に基づき平成 23 年 1 月 12 日売却基準価額を定める旨の決定、同年 3 月 4 日に船舶についての競売期日の実施、同年 3 月 11 日に売却許可決定、売却基準価額が低廉にすぎること等を理由として売却許可決定に対する執行抗告が同年 3 月 16 日提起されたが、札幌高等裁判所は、同月 31 日執行抗告を棄却、最高価買受人は同年 5 月 12 日代金を納付し船舶の引渡を受け、配当は同年 6 月に終了した」とされる。

本稿は、米国ワシントン州シアトル所在の GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所所属 TYLER ARNOLD 弁護士が Part II において米国における船舶の arrest、attachment 及び競売手続きを説明し (同説明文の日本語訳は一橋パートナーズ法律事務所弁護士により準備された)、弁護士瀬野克久 / 弁護士木村みどりが Part III において米国と日本との船舶差押え、競売手続きの対比を行ったものである。

³ 米国における手続きを日本文にて理解するためには、志水厳著「船舶と債権者 - 英米日法の比較 -」(日本海運集会所) における第 3 章「米国法における船舶の差押えと船舶先取特権」、小島孝著「米国法における maritime liens (船舶先取特権) について」(海法会誌 (4)) 等の文献が参考となる。

⁴ 日本における船舶競売手続きについては瀬野克久著「船舶融資取引の実務 (全訂版)」(日本海運集会所) 355 頁ないし 378 頁の記載参照のこと

Part II [米国における海事 arrest 及び attachment について]

作成者

米国ワシントン州弁護士 TYLER ARNOLD

GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所 (米国ワシントン州シアトル所在の法律事務所 [http: www.gsblaw.com](http://www.gsblaw.com)) 所属

[日本語訳 一橋パートナーズ法律事務所

弁護士 森下友理子 / 弁護士 木村みどり]

米国は、船舶の差押えに関する主要な条約である International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships の締結国ではない¹。そのため、船舶の seizure に関する法制度は、他の国の法制度とは一般に異なる²。一定の他の国とは異なり、米国においては、米国の港における船舶の seizure について Rule C arrest 及び Rule B attachment の2つの主要な方法が認められている³。

Rule C arrest は、Federal Rules of Civil Procedure Supplemental Rules for Admiralty or Maritime Claims and Asset Forfeiture Actions (以下「Admiralty Rules」という)の Rule C を根拠として認められるため、そのように一般に呼ばれるが、この方法によれば、債権者は、債務者所有の特定の船舶に対する請求権を行使するため、当該船舶を seize することができる⁴。この場合一般に、債権者は、arrest の前に、arrest 対象船舶に対する船舶先取特権あるいはその他の法令によって認められた権利があると立証するだけで足りる。

Admiralty Rule B を根拠として認められる Rule B attachment は、船舶ではなくむしろ債務者に焦点をあわせるので、Rule C arrest とは異なる。Rule B の下では、特定の債務者に対して海事債権を有する債権者は、その権利を行使するため、債務者が保有する船舶のうち何れでも seize することが認められている。この方法による場合、同債権者は、海事法上発生している債権を有すること及び債権者が有する債権に関する訴訟が係属する管轄区域 (district) に債務者が現れない (not found) ことを立証しなければならない。

¹ International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships, 1952, 439 U.N.T.S. 193, reprinted in 6B FRANK L. WISWALL, JR., BENEDICT ON ADMIRALTY, DOC. NO. 8-1 (2013)

² 米国は、international conventions on unification of maritime lien laws のいずれの締結国でないため、船舶先取特権に関する法制度についても、他の多くの国の法制度とは異なる。See International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926, 120 L.N.T.S. 187, reprinted in 6B Benedict on Admiralty supra, Doc. No. 8-2; International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967, 120 L.N.T.S. 187, reprinted in 6B Benedict on Admiralty supra, Doc. No. 8-3

³ 米国の各州は、それぞれの州法に基づく attachment を認めているが、州法に基づく権利や手続については、本稿ではその説明を割愛する。

⁴ Admiralty Rule C

米国における arrest 及び attachment に関する法について論ずる本稿は、以下の4つの議論から構成されている。第一に、債権者に Rule C arrest と Rule B attachment を求める権利が存在する状況を分析する。第二に、債権者が船舶を arrest あるいは attach する手続について説明する。この議論の第三では、船舶が seize された後に発生しうる問題について分析する。最後に、船舶が売却される手続及びその売却代金がどのように配分されるかのプロセスについて説明する。

I. seizure の方式

A. Admiralty Rules C に基づく arrest による船舶の seizure

米国における船舶の arrest は、Admiralty Rules の Rule C の規定に従って進められる。Admiralty Rules C の下において、債権者は、特定の船舶に対する船舶先取特権を実行するため当該船舶を arrest することができる⁵。米国における船舶先取特権は、一般的に、ある船舶に対して提供されたサービス又はある船舶によって発生した損害から発生する債権と定義されている⁶。このような船舶先取特権は、主として米国判例法により認められているものであるが、Commercial Instruments and Maritime Liens Act⁷ のようないくつもの制定法によっても認められている⁸。米国の判例法において最も広く認められている船舶先取特権は、ネセサリーズ (必需品の供給)⁹、船長及び乗組員の給与¹⁰、海事契約違反に基づく損害賠償請求¹¹、海事不法行為に基づく損害賠償請求 (personal injury、故意又は過失 (negligence) によって人が死亡した場合、船舶衝突を含む)¹²、海難救助行為¹³、貨物の損傷・滅失¹⁴、未払運賃¹⁵ 及び汚染¹⁶ を理由とするものである。ここに列挙した項目は、網羅的なものではなく、多くの場合、特定の請求権が船舶先取特権を構成するか否かの判断は、具体的事案に即した分析が必要となる。

⁵ See Admiralty Rule C (1); see *Sembawang Shipyard, Ltd. v. Charger, Inc.*, 955 F.2d 983, 987 (5th Cir. 1992).

⁶ 1 THOMAS N. SCHOENBAUM, ADMIRALTY AND MARITIME LAW § 9-1 (5th ed. 2011)

⁷ 46 U.S.C. § § 31301-31343 (2006)

⁸ SCHOENBAUM, *supra* note 4, at § 9-1. 様々な種類の事件を個々に解決するという判例法の特徴のため、米国は他の国よりも多くの種類の船舶先取特権が認められている。Id. 他方で、U.S. Ninth Circuit Court of Appeals は、「裁判所は新しい種類の船舶先取特権を認めることに消極的である」ことに言及している。Logistics Mgmt., 86 F.3d at 913 (citing *Melwire Trading Co. v. M/V Cape Antibes*, 811 F.2d 1271, 1273 (9th Cir. 1987))

⁹ See *Trico Marine Operators, Inc. v. Falcon Drilling Co.*, 116 F.3d 159 (5th Cir. 1997) ネセサリーズ (必需品の供給) は法令上、「repairs, supplies, towage, and the use of a dry dock or marine railway」と定義されている (46 U.S.C. § 31301 (4))。判例はこれを「船舶が従事している取引のため合理的に必要なすべての物品」と定義している。*Foss Launch & Tug Co. v. Char Ching Shipping U.S.A., Ltd.*, 808 F.2d 697, 699 (9th Cir. 1987) (2 S. FRIEDEL ET AL., BENEDICT ON ADMIRALTY § 37 at 3-27. (7th ed. 1986) を引用)

¹⁰ See *The John G. Stevens*, 170 U.S. 113 (1898)

¹¹ See *Cardinal Shipping Corp. v. M/S SEISHO MARU*, 744 F.2d 461, 466 (5th Cir. 1984)

¹² *Merchants Nat'l Bank of Mobile v. Dredge Gen G.L. Gillespie*, 663 F.2d 1338, 1347 (5th Cir. 1981)

¹³ *The Sabine*, 101 U.S. 384, 384 (1879) (有効な海難救助に基づく請求権が発生するためには、(1) 海上危険の存在、(2) existing duty や special contract 上の義務が存在しないにもかかわらず救助活動が行われたこと、(3) 全部又は一部 (の救助) に成功したこと又は救助活動が当該成功に寄与したことが必要と判断された)。

¹⁴ See *Oriente Commercial, Inc. v. M/V Floridian*, 529 F.2d 221, 221 (4th Cir. 1975)

¹⁵ *Logistics Mgmt., Inc. v. One (1) Pyramid Tent Arena*, 86 F.3d 908, 913 (9th Cir. 1996)

¹⁶ *Cal. Dep't of Fish and Game v. S.S. Bournemouth*, 307 F. Supp. 922, 928-29 (C.D. Cal. 1969)