

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、志水巖著「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)

また、米国議会は、Rule C arrest の利用が可能ないくつかの制定法上の船舶先取特権も創設した。おそらく、最もよく知られている船舶先取特権は、優先船舶抵当権 (preferred ship mortgage) であろうが、これは、債権者 (抵当権者) が U.S. Department of Transportation において適切な文書を提出している限り有効な、船舶全体を対象とするモーゲージを設定している場合に、債権者 (抵当権者) が船舶に対して行使しうる船舶先取特権である¹⁷。

B. Admiralty Rules B に基づく attachment による船舶の seizure

Rule C arrest に加えて、米国法は、債権者が海事請求権 (maritime claim) を行使するために債務者の船舶を seize する制度を認めている¹⁸。Admiralty Rule B により、債権者は、海事請求権 (maritime claim) の支払いを満足するため、債務者の資産 (債務者の全ての船舶を含む) を attach することができる。Admiralty Rule C と Admiralty Rule B のもっとも異なる点は、Rule B における債権者は、一般的な海事請求権 (maritime claim) を実現するため債務者保有の船舶であれば何れでも seize することができるのに対し、Rule C における債権者は、船舶先取特権を有している特定の船舶しか seize することができないという点にある。

Admiralty Rule B の下で船舶を seizure するため、債権者は通常、次の4つの要件を満たさなければならない。「(1) 原告は被告に対し有効かつ明白な海事請求権を有する；(2) 被告が管轄区域 (district) の中に現れない (not found)；(3) 被告の資産が管轄区域 (district) の中で見つかる；及び (4) 当該 attachment を禁止する制定法、海事法が存在しない」¹⁹ ことである。

第一の要件は、裁判所の海事管轄に服する請求権を有していることが必要であるとされている²⁰。裁判所の海事管轄に関する正確な記述は本稿にてカバーするものではないが、一般的に、海事不法行為 (「伝統的な海事行為に重大に関連」²¹ し、「海事取引に潜在的に破壊的な影響を及ぼし」²² た、米国の航行可能水域にて行われた不法行為) あるいは海事契約 (船舶及び航海の業務に直接関係した契約)²³ から発生する請求権とされている。

第二の要件は、訴訟が係属している管轄区域内に対象船舶の所有者である債務者が現れないことを示すことである²⁴。合衆国議会は、対象船舶の所有者である債務者が管轄区域

(district) に現れるとはどのような意味を有するかについて規定を設けなかったが、裁判所は、管轄区域 (district) の中に現れる (found) ことを「被告が、対人裁判管轄区域内に存在しており、その管轄区域 (district) における呼出状、訴状の送達を受領できること」と解釈している²⁵。したがって、Admiralty Rule B の発動を求める債権者は、「被告はその対人裁判管轄権に関する管轄区域 (district) との十分なコンタクト (接触) が取れておらず、呼出状や訴状の送達を受領するエージェントがその管轄区域 (district) にいないこと」を示す必要がある²⁶。

第三及び第四の要件は、かなり簡単である。Rule C と同様に、債権者は債務者所有船舶がその管轄区域 (district) に存在することを示す必要がある²⁷。そして、債権者は当該 attachment を禁止する制定法、海事法が存在しないことを示す必要がある²⁸。

II. seizure のプロセス

債権者が arrest または attachment のための有効な請求権を有していると判断された場合、次のステップは、いずれの手段をとるかを検討することである。船舶の seizures に関する全般的な手続は、全米を通じて共通する。しかしながら、各管轄区域 (district)²⁹ において、どこで、そして、どのように文書を提出すべきか、当該プロセスに関与している連邦当局とどのように協調すべきかについては異なる手続がある。本稿第二部では、米国における一般的な手続について説明するが、時折、シアトル管轄区域 (district) 及びワシントン州のウェスタンディストリクトのローカル規則にも言及する。

A. Admiralty Rules C に基づく arrest による船舶の seizure のプロセス

米国における船舶 arrest 手続は、個人や法人を被告にするという通常の案件とは異なり、船舶それ自体を被告にするというユニークな手続であり、対物訴訟といわれる。船舶の arrest をしようとする場合の最初のステップは、arrest される時点において船舶が所在するであろう場所を管轄する連邦地方裁判所に、申立書 (complaint) (船舶が被告) を提出す

¹⁷ See 46 U.S.C. § 31322 (a)

¹⁸ Admiralty Rule B

¹⁹ *Equatorial Marine Fuel Mgmt. Servs. Pte Ltd. v. MISC Berhad*, 591 F.3d 1208, 1210 (9th Cir. 2010) (引用省略)

²⁰ *Alphamate Commodity*, 627 F.3d at 186 (“A Rule B maritime attachment is a remedy available only under a court’s admiralty jurisdiction”)

²¹ *Foremost Ins. Co. v. Richardson*, 457 U.S. 668, 673-74 (1982)

²² *Sisson v. Ruby*, 497 U.S. 358, 362-63 (1990)

²³ SCHOENBAUM *supra* note 4, at § 3-10

²⁴ See Admiralty Rule B (1) (b)

²⁵ See *D/S/A/S Flint v. Sabre Shipping Corp.*, 228 F. Supp. 384, 387 (E.D.N.Y. 1964)

²⁶ 裁判所の中には、被告が、“convenient adjacent jurisdiction” (近隣の管轄区域) で見つかる場合には、債権者は Admiralty Rule B の発動を求めることができないと判断したところもある。 *ProShipLine Inc. v. Aspen Infrastructures Ltd.*, 609 F.3d 960, 969 (9th Cir. 2010) この結論は、Rule B attachment に関わる港や裁判所の地理的な位置によってはこのような判断もありうるとの事例判断がなされたことを意味する。

²⁷ See *Equatorial Marine Fuel Mgmt.*, 591 F.3d at 1210

²⁸ *Id.*

²⁹ 米国の連邦裁判所組織は 94 の地方裁判所 (district court) に分かれている。各管轄区には、従わなければならない一般ルールがあるが、行政事件を扱う場合など一定の場合には、それぞれのローカルルールを制定することが認められている。また、arrest 手続及び attachment 手続は、U.S. MARSHALS (the United States Marshals Service) も関与しており、各 U.S. Marshals では、それぞれ少しずつ異なる手続を規定している場合がある。米国の港で船舶の arrest 又は attach をしようとする者は、各地域それぞれの手続について、現地の弁護士に助言を求めるべきである。本稿では、一般的な手続を解説することを主眼としているが、適当な場合には、読者に対して手続上発生しうる問題の例を示すために、ローカルルールについての解説を加えることがある。

ることである³⁰。申立書 (complaint) は、(a) 債権者が有効な船舶先取特権を有することの説明³¹、(b) arrestされる船舶について合理的な特定、(c) 船舶が申立て時点から、又は将来のある時点から手続係属中管轄区域 (district) 内に所在することを記載し、(d) 債権者により verify (宣誓の下で署名されることを意味する) されなければならない³²。

最初の要件 (a) は、債権者が有効な船舶先取特権を構成する妥当な請求権を有することを証するに十分な事実を記載する必要があるため、注意深く法律的にドラフトする必要がある³³。第二の要件 (b) について、arrestされる船舶を特定するに際して、厳格な要請はないが、International Maritime Organizationにより指定される船舶の official number、長さ及びその種類といった情報は記載すべきであろう。第三の要件 (c) に関し、債権者は、船舶が地方裁判所の管轄内にある港に入ることを単に証明すればよい。

verified 申立書 (complaint) とともに、債権者は、motion の方式により裁判所に対して船舶の arrest 命令の発令を求める申請書を提出する。債権者は、典型的には motion を認める命令案及び arrest warrant (アレスト令状) 案も提出する。迅速な手続を必要とするため、当該 motion は、船舶所有者に対する事前の通知をせずに提出することが可能である。提出された時点で、裁判所は、申立書 (complaint) 及び motion を検討し、申立書 (complaint) が上記の要件を具備する限り、裁判所は、船舶を arrest する warrant (令状) を発行する³⁴。

warrant (令状) は、United States Marshals Service (以下、「U.S. Marshals」) により執行される³⁵。warrant (令状) に署名がなされると、それは local Marshals' office に交付される³⁶。arrest warrant (アレスト令状) 及びそれらに添付される文書の交付の詳細な手続は地域により異なる。ワシントン州のウェスタンディストリクト及び多くのローカル地域における U.S. Marshals' office において、債権者は、U.S. Marshals (米国執行官) に対して、arrest warrant (アレスト令状) とともに船舶の official number、その現在の所在地、到着予定港を記載した completed form (一般に USM Form 285 として知られている)、verified 申立書の写し 3 部、arrest warrant (アレスト令状) を発行することを命じた裁判所命令書謄本 3

³⁰ 地方裁判所 (district court) は、28 U.S.C. § 1333 (2006) に基づき、船舶に対する専属的管轄権を有しているため、州裁判所が arrest 手続を行うことはできない。

³¹ See Admiralty Rule C (1)

³² Admiralty Rule C (2)

³³ See *Ashcroft v. Iqbal*, 556 U.S. 662, 678 (2009) また、債権者は有効な船舶先取特権を確実に有することに注意しなければならない。裁判所は、船舶所有者が債権者は有効な船舶先取特権を有しないことを立証した場合には、債権者に対し、不法な arrest をしたこと、不誠実な行動したこと又は船舶所有者の権利を不当に軽視したことに対し制裁を科す場合がある。See *Arochem Corp. v. Wilomi, Inc.*, 962 F.3d 496, 499 (5th Cir. 1992)

³⁴ Admiralty Rule (C) (3) (a) 多くの場合、裁判所は令状を直ちに発行するが、令状が発行される前に船舶が出航することを憂慮する債権者は、検討 (review) をしていると執行が不可能となるような急迫した状況が存在することを証明することにより、令状を即時に発行してもらうことができる (Admiralty Rule C (3) (a) (ii))。しかしながら、この手続を採る債権者は、後の arrest hearing において負う立証責任に十分耐えられるよう、急迫した状況が存在したことについて、自己の請求権を防御できるよう準備をしておかなければならない。

Id.

³⁵ Admiralty Rule C (3) (b) (i)

³⁶ See *id.*

部及び arrest warrant (アレスト令状) 原本 1 部及びその写し 3 部を交付し、U.S. Marshals に arrest に関し発生する Marshal の予定費用 - 保険料、管理費用、moorage fees (停泊料) 等 - をカバーする金員の供託をする必要がある³⁷。U.S. Marshals は刑事事件も取り扱っており、それらは船舶の arrest に優先されるため、その執行まで最低 1 週間は要すると考えておいたほうがよい³⁸。

arrest warrant (アレスト令状) を受領すると、U.S. Marshals (米国執行官) は、船舶上に arrest の通知を掲示し、船長その他の責任者に申立書 (complaint) の写し及び arrest warrant (アレスト令状) を交付することにより船舶を arrest する³⁹。

船舶の guard を U.S. Marshals にさせることは、費用がかかることが一般的であるため、多くの管轄区域では債権者が船舶管理人を置くことを許容している。これを実現するため、債権者は、船舶の管理をする適切な人材を探した上で、裁判所に対し船舶管理人の選任に関する motion を提出する。この motion は、U.S. Marshals による追加の費用発生を避けるため債権者が申立書 (complaint) 及び arrest warrant (アレスト令状) の motion を提出する際、同時に提出されることが多い。ワシントン州のウェスタンディストリクトにおいては、船舶管理人の選任の motion を行う場合、船舶管理人による宣誓供述書が提出される。宣誓供述書には、管理費用及び個人が (1) arrest された船舶の種類管理について知識と経験を有すること、(2) 船舶を停泊させる適切な設備を有すること、(3) 裁判所のルールの下で要請される船舶管理に関する知識があること、(4) arrest される船舶に対する action の結果について利害関係がないこと及び (5) 船舶管理人の任命を受けた場合には、船舶を safeguard することを記載する⁴⁰。

ワシントン州のウェスタンディストリクト においては、船舶管理人選任の motion は、いくつかの特有の規定を含む命令のドラフトを提出する必要がある。特に、命令には、船舶の現在の所在地、arrest の際の船舶の所在予定地、船舶の管理を U.S. Marshals が行った場合より船舶管理人が行った方が管理費用は少額で済むこと、船舶管理人が船舶に適切な保険をかけること及び本船は、管理上必要があるときに船舶管理人がこれを移動させる場合

³⁷ United States Marshals Services Western District of Washington, *Procedures to Arrest a Vessel*, <http://www.usmarshals.gov/district/wa-w/admiralty/pdf/admiralty.pdf> (last visited Feb. 18, 2014) [以下、ウェスタンディストリクトマールシャル手続という]; see also W.D. Wash. Supp. Adm. R. 120 (c) (1)

ワシントン州のウェスタンディストリクトにおける U.S. MARSHALS は、船舶管理人の指名、arrest 通知の発行及び船舶の解放など、U.S. MARSHALS が行う手続上必要な文書とともに、USM 285 のフォームの文書の提出を要求している。

³⁸ ただし、債権者としては、船舶所有者が arrest を避けるため、他の港へ方向転換をしてしまうなどの事態がありうるため、申立書の提出を入港日より早くしすぎないように注意すべきである。U.S. MARSHALS の中には、他の U.S. MARSHALS に比べ、arrest 令状を発行するのに長い時間を要するところもあり、すみやかに令状を発行してもらうため good communication が必要な場合があるので、U.S. MARSHALS に詳しい地元の弁護士を雇うことが、重要な場合がある。

³⁹ Admiralty Rule C (3) (b)

⁴⁰ W.D. Wash. Supp. Adm. R. 135 (b)

を除き移動しないことを記載する必要がある⁴¹。

船舶管理人の選任において、債権者は、U.S. Marshals と協力することも必要である。例えば、ワシントン州のウェスタンディストリクトでは、船舶管理人選任命令を発令するためには、同命令案について U.S. Marshals の書面による承諾が必要とされている。したがって、債権者は、motion を提出する前の段階で、U.S. Marshals が船舶管理候補者を受け入れ可能であるかを U.S. Marshals と協議し、確認した上で、書面の承諾を受けるための命令案を U.S. Marshals に送付しなければならない。

すべての文書が適式に提出され、裁判所により承認されると、船舶管理人は、U.S. Marshals (米国執行官) とともに船舶の arrest のため船舶へと出向く。

U.S. Marshals (米国執行官) が arrest warrant (アレスト令状) を掲示し、船長に通告し、船舶を管理すると、U.S. Marshals (米国執行官) は、管理のため本船を船舶管理人に委ねる。

B. Admiralty Rules B に基づく attachment による船舶の seizure のプロセス

Rule B attachment による船舶の seizure は、Rule C arrest の手続と大まかな点で類似しているが、詳細な点では異なる。Rule C arrest と同様に、債権者は verified 申立書を提出しなければならない。主要な違いは、申立書 (Complaint) には被告として船舶所有者の名称を記載する (Rule C arrest で被告は船舶それ自体である) 点である⁴²。verified 申立書には、債権者の請求権、同請求権が裁判所の海事管轄に属することを証するために十分な事実⁴³、債務者がその管轄区域 (district) に現れないこと及び裁判所に対して writ of attachment の発行を求めることを記載しなければならない⁴⁴。ワシントン州のウェスタンディストリクトにおいて、債権者は、その管轄区域 (district) 内で債務者の所在を突き止めるためどのような努力をなしたかも記載する必要がある⁴⁵。

verified 申立書の提出と同時に、債権者は、裁判所に対して writ of attachment の発行の申立てをする⁴⁶。Rule C arrest と同様に、裁判所は、提出された文書がすべての要件を具備しているか否か検討し、具備している場合には、writ of attachment を裁判所書記官 (court

⁴¹ *Id.* 加えて、The Western District Marshal Procedures, *supra* note 37, は船舶管理人が最低でも補償額 1 万ドル以上の保険に加入していることを要求している。

⁴² See generally 29 JAMES WM. MOORE, MOORE'S FEDERAL PRACTICE § 705.04[1] (3d ed. 2013)

⁴³ したがって勿論、債権者は、申立てが Fed. R. Civ. P. 9 (h) の意味におけるものであること、また、28 U.S.C. § 1333 に規定された裁判管轄内にあることを主張しなければならない。

⁴⁴ Admiralty Rule B (1)

⁴⁵ W.D. Wash. Supp. Adm. R. 115 (b)

⁴⁶ ルール上特に申請書 (motion) を提出すべきことは規定されていないが、このような申請書を記載することによって、一般の申立書 (complaint) よりも簡単なフォームによって裁判所に説明する機会を得ることができ、また、裁判所にすみやかに案件を検討してもらうことができる。

clerk) が発行することを認める旨の命令を発する⁴⁷。

writ of attachment が発行されると、その後の手続は Rule C arrest のそれと同様の手続となる。writ は U.S. Marshals (米国執行官) に対して同人による送達のため送付され⁴⁸、債権者は、希望するのであれば管理人の選任の申立てをする⁴⁹。また、債権者は、attachment により発生することが予想される費用をカバーするためのデポジットをすることが要請される。

III. seizure 後の手続

A. Admiralty Rules C に基づく船舶 arrest 後の手続

船舶が arrest された場合、次の 2 つのいずれかの手続をとる。一つは、船舶所有者が、債権者の請求が解決されるまで船舶の拘束が続くことを避けたい場合に、請求金額をカバーする保証 (船舶所有者の privileges や indemnities のアンダーライターからの Letter of Undertaking の発行が多くみられる) を提供し、本船のリリースをするというものである⁵⁰。海事取引の特性に鑑み、債務者は船舶を稼働状態にしておくためにこの手続をとることが多い。

もう一つは、本船のリリースをするための保証が提供されない場合の手続であって、債権者は、すべての利害関係者に船舶の seizure の通知を確実に受領させなければならない。Admiralty Rules C においては、船舶のアレスト後 14 日以内に船舶がリリースされない場合、債権者は、迅速にあるいは裁判所の命令により示された期間内に、当該手続及び arrest について裁判所の命令にて示され、その管轄区域 (district) において一般的に発行されている新聞において公告をしなければならない⁵¹。当該公告においては、「arrest 手続の案件名及び番号、arrest の日付、船舶の明細、債権者の弁護士の氏名、住所、当該船舶について possessory interest を有する者は、アレスト後 14 日以内あるいは裁判所の命令により示された期間内にクレームを提出すること及びその者は当該クレームを提出した後 21 日以内に申立書に対する答弁書を提出せよとの公告」が含まれる⁵²。

また債権者は、優先海事抵当権を有する人など登録されたリーエンを有している者及び当該船舶に対して権利を有することが知られている者に対し、現実通知 (actual notice) を送付しなければならない⁵³。この通知は、それらの者に対して直接又は lienholder 各人の

⁴⁷ Admiralty Rule B; W.D. Wash. Supp. Adm. R. 115 (c)

⁴⁸ Admiralty Rule B (1) (d) (i)

⁴⁹ W.D. Wash. Supp. Adm. R. 135 (b)

⁵⁰ See Admiralty Rule E (5)

⁵¹ Admiralty Rule C (4)

⁵² Admiralty Rule C (6); W.D. Wash. Supp. Adm. R. 125

⁵³ See 46 U.S.C. § 31325 (d) (1)

知っている最後の住所地に証明付きの郵便で送付しなければならず、同通知の記載には、一般的に、公告に記載されている情報が含まれていなければならない⁵⁴。

続いて、当該船舶に関し占有権あるいは所有権を有すると主張する者は、裁判所に、当該権利の説明及び同権利が債権者の請求を斥ける理由を記載した verified statement (宣誓供述書) を提出する⁵⁵。これには、船舶所有者及び抵当権など当該船舶に対してリーエン請求権を有する者が含まれる。船舶所有者は、verified statement を提出後 21 日以内に、債権者の申立書に対する答弁書を提出しなければならない⁵⁶。claim of interest を提出しなかったリーエンを有する者は、当該船舶に対して有していたいかなるリーエンも失うリスクを負うことになる。arrest 手続により船舶を売却する場合、最終的に、当該船舶に付着していたすべてのリーエンは消滅するからである⁵⁷。

船舶所有者あるいは当該資産に対して権利を有すると主張する者は、上記答弁書を提出する前にも異議を申し立てることができる。すなわち、ワシントン州のウェスタンディストリクトのローカルルールでは、資産に対し権利を有すると主張する者は、arrest をした債権者に対する 5 日前の通知をすることにより、judicial officer の前で hearing をする権利を有する⁵⁸。この場合、arrest が正当であることの立証責任は、arrest をした債権者が負担することになる。

arrest が上記一連の手続によって取り消されないとすると、他の訴訟と同様に arrest をした者の船舶先取特権を判断するための審理がなされる。

債権者は船舶先取特権を有すると判断された場合、債権者は、次にその権利を行使するため judicial sale を試みる。以下において説明するとおり、債権者は、手続の係属中も船舶を売却することができるが、その場合には、債権者の船舶先取特権は船舶から売却代金に移転することになる。

B. Admiralty Rules B に基づく船舶 attachment 後の手続

Rule B attachment の後の手続は、Rule C arrest の後の手続とは幾分異なる。attach をした債権者が、attachment と同時にあるいはその直後に、Fed. R. Civ. P. 4⁵⁹ に基づき船舶所有者に対して申立書 (complaint) 及び呼出状 (summons) を送達しなければならないという点は、Rule C arrest における手続と同じであるが、Rule B attachment では、被告 (defendant) は、

⁵⁴ See W.D. Wash. Supp. Adm. R. 130 (c)

⁵⁵ Admiralty Rule C (6) (a) (i) - (ii) ; see also W.D. Wash. Supp. Adm. R. 131

⁵⁶ Admiralty Rule C (6) (a) (iii)

⁵⁷ See 46 U.S.C. § 31326 (a)

⁵⁸ W.D. Wash. Supp. Adm. R. 116 (b)

⁵⁹ 米国以外に所在する被告については、債権者 (原告) は、原則として、Convention on the Service Abroad of Judicial and Extrajudicial documents in Civil or Commercial Matters, Nov. 15, 1965, 20 U.S.T. 361, 658 U.N.T.S. 163 Matters に基づいて送達を行う必要がある (一般に、Hague Convention として知られている)。

attach をした債権者に対する 5 日前の通知をすることにより、attachment の有効性について裁判所での hearing を求める権利を有する⁶⁰。

申立書 (complaint) 及び呼出状 (summons) の受領後、被告 (defendant) は、30 日以内に申立書 (complaint) に対する答弁書 (response) を提出しなければならない⁶¹。期限内に答弁書 (response) が提出されない場合には、attach をした債権者は欠席判決を求めることとなる。但し、attach をした債権者は、Fed. R. Civ. P. 4 に基づき、船舶所有者に対して申立書 (complaint) 及び関係文書を適法に送達したこと、又は被告 (defendant) に対して申立ての通知を送達する懸命な努力をしたにもかかわらず送達できなかったことを証する証拠 - 一般的には宣誓供述書の形式をとる - を提出する必要がある⁶²。

Rule C arrest における手続と同様に、被告 (defendant) が答弁書を提出すると、その後の手続は他の民事訴訟と同様の手続をとる。attach をした債権者は、被告に対する請求権の存在及び当該案件が裁判所の海事管轄下で発生していることを立証する必要がある。attach をした債権者が前記各事項の立証に成功した場合、その請求権を満足するため、船舶の売却を求めることになる。

IV. 売却及び売却代金の配当

Rule C arrest と Rule B attachment における船舶売却の手続は、一般的には同様である。

債権者は、船舶の売却 (interlocutory sale) を、案件が係属中に申し立てることも、あるいは案件が終局的に解決するまで待つてから申し立てることもできる。(a) 案件の解決を待つと船舶の価値が低下する場合、(b) 案件解決の間に要する船舶管理コストが過大である又は不相当である場合、又は (c) 船舶のリリースが不合理に遅延している場合に、債権者は、interlocutory sale を試みることができる⁶³。案件が終局的に解決された場合、債権者は同債権を回収するため売却の申立てを行う。

船舶の売却前に、事前の鑑定評価 (pre-appraisal) について具体的に要求される条件はないが、ローカルルールの中には、利害関係人が事前の鑑定評価を要請することができる旨規定している場合がある。ワシントン州のウェスタンディストリクトでは、利害関係人は、裁判所に対して鑑定評価を要請する旨の申立て (motion) を提出することができ、この場合には、裁判所は、当事者が特定の者を選任することに同意した書面を提出しない限り、

⁶⁰ W.D. Wash. Supp. Adm. R. 115 (d)

⁶¹ Admiralty Rule B (3) (b)

⁶² Admiralty Rule B (2)

⁶³ Admiralty Rule E (9) (a) ; see also *Ferrous Fin. Servs. Co. v. O/S Arctic Producer*, 567 F. Supp. 400, 401 (W.D. Wash. 1983)

鑑定人を任命する⁶⁴。鑑定人は、arrest 手続に関与した代理人に対して鑑定評価が実施される日時及び場所を3日前までに通知しなければならない⁶⁵。

裁判所が船舶売却命令を出した場合、債権者は、U.S. Marshals (米国執行官) と協調して本船の売却を実施する⁶⁶。売却命令に際しては、Form USM 285 及び売却命令の写しを米国 U.S. Marshals (米国執行官) に対して交付する⁶⁷。District Court は、特有の形式で売却通知をその裁判管轄区域で一般的に回付されている新聞に掲載することを要求するのが一般である (当該通知の内容、タイミングはそれぞれ異なる)。例えば、ワシントン州のウェスタンディストリクトにおいては、売却日の8日前から毎日通知を掲載する必要がある⁶⁸。

売却の方法は、裁判所により異なるが一般的には競売の方式で行われる⁶⁹。

入札が終了した後、最高入札者 (successful bidder) は、直ちに入札金額の一定割合を供託し、残額はその後近い時期に支払う⁷⁰。売却は、申立て及び hearing を通じてあるいは裁判所が設定した期間内に異議の申立てのない場合には自動的に、裁判所により確認 (confirm) される⁷¹。

裁判所が、船舶の売却前に最低競売価格 (reserve price) や最低入札価格 (minimum bid) を設定することは通常ないが、confirmation hearing において、買受価格の検討をする場合がある。

しかしながら、裁判所は、confirmation に対する異議を考慮する際 “extreme caution” (非常に慎重に考慮) をするため、売却の confirmation に対する異議が容れられることは少ない⁷²。売却代金が公正な市場価格から well below (相当に低い) ものであったとしても、売却代金が grossly inadequate (著しく不相当) でない限り、裁判所による confirmation は

⁶⁴ See W.D. Wash. Supp. Adm. R. 140 (a)

⁶⁵ *Id.*

⁶⁶ See Admiralty Rule E (9) (b) 実務上、ワシントン州のウェスタンディストリクトの U.S. MARSHALS は、本船の売却命令が出される前から協調するよう債権者に要求している。債権者は、売却命令申立書の案を裁判所に提出する前に、U.S. MARSHALS からこれに対する承認を取得しなければならない。See Western District Marshal Procedures, *supra* note 37.

⁶⁷ See Western District Marshal Procedures, *supra* note 37

⁶⁸ W.D. Wash. Supp. Adm. R. 145 (a)

⁶⁹ See U.S. DEPT OF JUSTICE MANUAL FOR UNITED STATES MARSHALS, para. 11.4.P.2 (2003), reprinted in 2006 A.M.C. 2083-2112 船舶の売却は、28 U.S.C. § 2001 (2006) (as directed by 28 U.S.C. § 2004) に準拠して実施され、これには、売却は競売により実施すべきことが規定されており、ただ、当該財産にとって最善の利益となるのであれば、裁判所は、現金による相対売買も行うことが認められている。

⁷⁰ See, e.g., W.D. Wash. Supp. Adm. R. 145 (b) 最高入札者が入札金額全額を期限までに支払わなかった場合、同人は、U.S. MARSHALS が船舶を拘束しておくために要した費用を支払う義務も負うことになる。See W.D. Wash. Supp. Adm. R. 145 (c)

⁷¹ See, e.g., W.D. Wash. Supp. Adm. R. 145 (e)

⁷² MOORE'S FEDERAL PRACTICE, *supra* note 42, § 706.2[7][c][i] (citing *Wong Shing v. M/V Mardina Trader*, 564 F.2d 1183, 1188 (5th Cir. 1977))

否定されない⁷³。

船舶が売却され、売却が confirm された場合、売却代金は後日債権者に配分するために court registry に供託される⁷⁴。その後債権者は、債権の届出を行う (但し、それらは裁判所の判断により減額される可能性がある)。配当順位は、以下において記載するとおり、Rule B と Rule C とでは異なる。

A. Rules C に基づく船舶売買の代金の配分について

Rule C arrest 手続の売却において、船舶に対するすべての請求権は消滅し、船舶は船舶先取特権のない状態で売却される⁷⁵。売却により消滅した全ての船舶先取特権は、売却代金に対する権利に自動的に変わり⁷⁶、各債権者はその権利に基づいて、それぞれの適切な配分額を限度に売却代金から支払いを受けることができる。

売却代金配当の最初のステップは、請求権の優先順位を決定することである。充当順位について議論もありうるが⁷⁷、一般的には請求権の優先順位は次のとおりである。(訳者注：以下は英文の方が理解しやすいと思われるため日本語に訳していない)

1. Administrative expenses (often referred to as in custodia legis expenses), including costs incurred while the vessel was in the court's custody, such as wharfage and caretaking expenses to maintain the vessel;⁷⁸
2. Liens for seamen's wages;⁷⁹
3. Liens for salvage and general average;⁸⁰
4. Liens arising out of maritime torts, such as claims arising out of personal injury, death or collisions;⁸¹
5. Liens arising out of maritime contract claims;⁸²

⁷³ See *Wong Shing*, 564 F.2d at 118 (“The grounds recognized as justifying setting aside a sale include fraud, collusion, and gross inadequacy of price.”) (citing 2 C.J.S. *Admiralty* § 247 (1972))

⁷⁴ Admiralty Rule E (9) (b)

⁷⁵ 46 U.S.C. § 31326 (a)

⁷⁶ 46 U.S.C. § 31326 (b)

⁷⁷ SCHOENBAUM, *supra* note 4, § 9-6

⁷⁸ See *New York Dock Co. v. S.S. Poznan*, 274 U.S. 117, 122-23, 47 S. Ct. 482 (1927) このルールの趣旨は、船舶が差し押さえられ、管理されていたことにより、すべての債権者は利益を得たのであるから、全債権者がこの費用を分担しなければならない、という点にある。See *Transamerica Commercial Finance Corp. v. F/V Smilelee*, 944 F.2d 186, 189 (4th Cir. 1991)

⁷⁹ See 46 U.S.C. § 31301 (5) (D); *Kesselring v. F/T Arctic Hero*, 30 F.3d 1123, 1126 (9th Cir. 1994)

⁸⁰ See 46 U.S.C. § 31301 (5) (E) - (F)

⁸¹ 46 U.S.C. § 31301 (5) (B); *California v. S.S. Bournemouth*, 307 F. Supp. 922, 926-27 (C.D. Cal 1969) いくつかの裁判所では、貨物の滅失・損傷に基づく請求権と同一順位の優先順位に判断されている。See *Oriente Commercial, Inc. v. M/V Floridian*, 529 F.2d 221, 222-23 (4th Cir. 1975)

⁸² See *The St. Paul*, 277 F. 99 (S.D.N.Y. 1921)

6. Liens arising under state law that are maritime in nature;⁸³
7. Liens for government taxes;⁸⁴
8. Liens arising under non-maritime law;⁸⁵ and
9. Claims held by other general creditors.⁸⁶

各カテゴリー内における請求権同士の優先順位に関する一般論は、後に発生した船舶先取特権は、それより前に発生した船舶先取特権に優先するというものである⁸⁷。例えば、arrestの2週間前に発生した船員給与の船舶先取特権は、その1年前に発生した船員給与の船舶先取特権に優先する。

以上に対して、船舶に優先船舶抵当権⁸⁸が設定されている場合、優先順位は異なる。一般的に、優先船舶抵当権は、custodial expenses of arrest 及び 制定法上 preferred maritime liens⁸⁹と定義されている船舶先取特権以外の請求権に優先する。

preferred maritime liens は、次の請求権から発生する maritime liens である。(訳者注：以下は英文の方が理解しやすいと思われるため日本語に訳していない)

- (A) arising before a preferred mortgage was filed under [the preferred ship mortgage laws] ;
- (B) for damage arising out of maritime tort;
- (C) for wages of a stevedore when employed directly by a person listed in section 313141 of this title [meaning the owner or an agent with sufficient authority to retain the stevedore's services] ;
- (D) for wages of the crew of the vessel;
- (E) for general average;
- (F) for salvage, including contract salvage.⁹⁰

したがって、優先船舶抵当権が設定されている場合、配当の優先順位は次のように変更される。(訳者注：以下は英文の方が理解しやすいと思われるため日本語に訳していない)

⁸³ See *The Diane*, 45 F. Supp. 510, 512 (S.D. Fla. 1942)

⁸⁴ See *Benedict on Admiralty*, *supra* note 9, § 51

⁸⁵ See *Veverica v. Drill Barge Buccaneer No. 7*, 488 F.2d 880, 884-86 (5th Cir. 1974)

⁸⁶ *Schoenbaum*, *supra* note 4, § 9-6

⁸⁷ *United States v. The Audrey II*, 185 F. Supp. 777, 780 (N.D. Cal. 1960) (“[T]he general rule is that maritime liens of the same rank take priority in an order inverse to that in which they accrued, the latter taking precedence over the earlier.”)

⁸⁸ 優先船舶抵当権は、46 U.S.C. § 31321. に従って登録され、船舶全体に対するモーゲージと定義されている。このようなモーゲージは Ship Mortgage Act of 1989, 46 U.S.C. §§ 31301 - 31343 (1988) (Commercial Instruments and Maritime Liens Act, 46 U.S.C. §§ 31301 - 31343 (2006) において改正されている) の下で優先権が付与されている。

⁸⁹ See 46 U.S.C. § 31326 (b) (1) 米国船籍ではない船舶に対してモーゲージが主張された場合、いかなる優先船舶抵当権も米国において供給されたネセサリーズに対するリーエンに劣後することになる。 46 U.S.C. § 31326 (b) (2)

⁹⁰ 46 U.S.C. § 31301 (5)

- (1) in custodia legis expenses;
- (2) preferred maritime liens;
- (3) preferred ship mortgages;
- (4) other maritime liens;
- (5) state law maritime liens;
- (6) government tax liens;
- (7) non-maritime liens;
- (8) unsecured general creditors' claims.⁹¹

各カテゴリー内のルールは、先ほどと同様であり、後に発生した船舶先取特権が、前に発生した船舶先取特権に優先する⁹²。しかしながら、前述したとおり配分方法の詳細は、具体的な案件、事実関係の下において変更される可能性がある。

B. Rules B に基づく船舶売買の代金の配分について

Rule C arrest 手続とは異なり、Rule B attachment action における売却代金は、複数の債権者間で配分されるものではない。なぜなら、Rule B attachment は、attach をした債権者の船舶所有者に対する請求権のみに対処する制度であって、当該船舶に対する他のリーエンに影響を及ぼすものではないからである⁹³。これら他のリーエンは、売却後も船舶に引き続き残り、新所有者に対しても、その後リーエンを行使することができる⁹⁴。このように、リーエンが売却後も船舶に引き続き残ることから、これら他の債権者に対して売却代金から配当する必要はないのである。

このように、船舶の売却代金は、典型的には2者間に配分される。第一に、attach した債権者に、当該船舶所有者に対する請求権を満足するため必要な金額として裁判所によって判断された金額が配分される⁹⁵。これは、Rule C arrest 手続において行われるように、attach した債権者が裁判所に配当要求をすることにより実施される。第二に、attach した債権者に対する配分後、余剰金があれば売却前の船舶所有者に対してこれが配分される⁹⁶。

⁹¹ See *Schoenbaum*, *supra* note 4, § 9-6

⁹² *The Audrey II*, 185 F. Supp. at 780

⁹³ *Moore's Federal Practice*, *supra* note 42, § 706.02[8]

⁹⁴ See *Belcher Co. v. M/V Martha Mariner*, 724 F.2d 1161, 1165 (5th Cir. 1984)

⁹⁵ *Moore's Federal Practice*, *supra* note 42, § 706.02[8]

⁹⁶ *Id.*

一橋パートナーズ法律事務所と GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所の質疑応答

[一橋パートナーズ法律事務所の質問 01]

当職らが、ある船舶に対して登録された抵当権者の代理人である場合において、船舶先取特権を有する者（「Arresting Party-Maritime Lien Holder」）の申立てによって、当該船舶が arrest された場合を想定して下さい。

上述 III A によれば、船舶が arrest 後 14 日以内に解放されない場合、債権者は、「迅速にあるいは裁判所の命令により示された期間内に、当該手続及び arrest について裁判所の命令にて示され、その管轄区域（district）において一般的に発行されている新聞において公告をしなければならない。」とありますが、

- (1) この場合、登録された抵当権者（以下、「Mortgagee」）は、手続上、Arresting Party-Maritime Lien Holder 又は他の者から船舶が arrest された旨の通知を郵送、直接交付、その他の方法によって受けるのか、あるいは新聞紙上の公告だけなのか。
- (2) Mortgagee が arrest 手続及び / 又は船舶の売却手続の情報を得るために、どのような手段が実務上採られているのか教えてください。
- (3) Mortgagee が配当要求（intervention）等の手続をとらない限り、Mortgagee は船舶の売却代金の配当を受領するまで裁判所その他から通知を受領することはないのか。

[上記の質問 01 に対する GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所の回答]

- (1) Mortgagee 及び登録された船舶先取特権を有するものは、直接交付、あるいは芳名される郵便により現実の通知を受領することになる。
- (2) 上記において説明したとおり、Mortgagee は arrest の通知を受領することになる。もし、Mortgagee が arrest 手続において現実の手続きがどのように進行しているか知りたいのであれば、Mortgagee は claim of interest をファイルするか、あるいは、現地の弁護士を通じて裁判所の docket（訴訟手続一覧）を確認することができる（裁判所の docket を確認するのみでは、Mortgagee の権利を保全することにはならない）。連邦地方裁判所は、オンラインの dockets（訴訟手続一覧）を設置しており、少額により、docket をチェックすることもできる。
- (3) Mortgagee は上記に記載した通知を受領する。

[一橋パートナーズ法律事務所の質問 02]

- (1) non-preferred maritime lien の例を教えてください。同権利者は Rule C arrest によって船舶を arrest できるのか。
- (2) necessities を船舶に供給した者は、船舶に対して、non-preferred maritime lien を有するのか、preferred maritime lien を有するのか。

[上記の質問 02 に対する GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所の回答]

- (1) 例えば、船長の賃金請求権（船長は“crew”の定義に含まれない（Payne v. S.S. Tropic Breeze, 423 F.2d 236, 244 (1st Cir. 1970) 参照）、修繕費用のためのリーエン（liens for repairs）及びバンカー・オイルのためのリーエンなどがあります。これらの lien holders は、リーエンを有する者であることに変わりないため、法令上優先されるリーエンであるか否かにかかわらず、船舶を arrest することができます。
- (2) necessities を船舶に供給した者は、法令上、“preferred maritime lien” は有しない。

[一橋パートナーズ法律事務所の質問 03]

裁判所により船舶の売却命令が発令されてから、船舶の売却代金が債権者に配当される日までどのくらいの期間がかかるか。

[上記の質問 03 に対する GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所の回答]

本質問に対する答えは、具体的事案によって異なる。まず、interlocutory sale（事件が終局的に解決する前の売却手続）によって船舶が売却される場合には、売却代金は court registry に供託され、ケースが終結するまで配当がなされないため、配当まで 1 年又はそれ以上かかることもある。

他方、ケースが終結し、抵当権者が judgment を受けた後に船舶が売却される場合には、売却代金の配当は比較的早くなされる。この場合、抵当権者の請求金額は judgment で判断された額まで減額されなければならない。そして他の全ての請求権の優先順位も考慮されていなければならない。それらが全て行われると、債権者はその後単に裁判所に対して court registry に供託された売却代金資金から配当を行うよう要求する旨の motion を提出すればよいことになる。

[end]

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]

作成者

弁護士 瀬野克久 / 弁護士 木村みどり

1. いわゆるアレスト条約の非批准

船舶のアレストに関する英国法系の考え方と大陸法系の考え方の相違を調整して国際的に統一されたルールを確立するため、1952年5月10日にブリュッセルにて International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships が成立した。また、1999年3月12日にジュネーブにて成立した International Convention on the Arrest of Ships が成立した。米国と同様に、日本はこれらの条約を批准していない。したがって、日本において船舶を差し押さえる場合には、日本の法律が適用されるため、諸外国の制度とは一致していない。

2. 日米の差押え手続き概観

米国における船舶の差押え¹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（本稿 Part II の I 「seizure の方式」及び II 「seizure のプロセス」の記載を参照のこと）。すなわち、

- (i) 差押えをしようとする者が、差押えをしようとする船舶に対して船舶先取特権 (Maritime Lien) を有している場合に採りうる方法 (Rule C arrest)；あるいは
- (ii) 差押えをしようとする者が、Rule B の下で船舶を差し押さえる方法。この方法による場合には通常、次の4つの要件「(1) 原告は被告に対し有効かつ明白な海事請求権を有する；(2) 被告が管轄区域 (district) の中に現れない (not found)；(3) 被告の資産である対象船舶が管轄区域 (district) の中で見つかる；及び (4) 当該 attachment を禁止する制定法、海事法が存在しない」(Rule B attachment) を満たさなければならない。

他方、日本においては、債権者が船舶の差押えをしようとする場合には、当該船舶に対して船舶先取特権あるいは抵当権を有していること、又は船舶先取特権あるいは抵当権を有していないときに、船舶を（仮）差し押さえるためには「仮差押え」の要件を具備することが必要である。なお、日本における船舶の差押え及び競売については、瀬野克久著「船舶融資取引の実務（全訂版）」（日本海運集会所）Chapter 9 において詳細に記載したため、同書の関連箇所を参照されたい。ここではその概略について説明する。

¹ 米国における差押え、競売手続きを筆者において添付資料 A 記載のとおり整理した。

(a) 船舶競売申立て前の船舶国籍証書等引渡命令について

(i) 船舶競売手続きの根拠法

日本において抵当権あるいは船舶先取特権に基づき担保対象船舶が競売される場合、競売手続きに関し根拠となる法令は、民事執行法（昭和54年3月30日法律第4号）、民事執行法施行令（昭和55年8月30日政令第230号）、民事執行規則（昭和54年11月8日最高裁判所規則第5号）等である。

民事執行法は、第二章第二節第二款（112条から121条）において船舶に対する強制執行に関する規定をおき、これらの規定及び不動産執行に関する第181条から第184条までの規定は船舶競売について準用されている（民事執行法189条）。また、民事執行規則は、第二章第二節第二款（74条から83条）において船舶に対する強制執行に関する規定をおき、これらの規定は船舶競売について準用されている（民事執行規則174条5項）。

(ii) 船舶競売申立て前の船舶国籍証書等引渡命令

船舶執行の申立前に航行必要書類を取り上げなければ船舶執行が著しく困難となるおそれがある場合に、「船舶競売申立て前の船舶国籍証書等引渡命令」の申立てを管轄裁判所² に対して行う。当該申立てに対し、要件が具備されていると、裁判所により「船舶所有者は、債権者の申立を受けた執行官に対し、別紙目録記載の船舶の船舶国籍証書その他の船舶の航行のために必要な文書を引渡せ」との決定がなされる。上記決定を受け、抵当権者（あるいは船舶先取特権者）が執行官に対し執行の申立てをすることにより、差押えがなされる。その具体的な執行処分は、執行官が船舶国籍証書その他航行に必要な文書を取り上げる方法によって行われる。執行官が、競売開始決定の発せられた日から2週間以内に船舶国籍証書等を取り上げることができないときは、執行裁判所は、船舶に対する競売の手続きを取り消さなければならない（民事執行法189条、120条）。

民事執行法115条4項は「執行官は、船舶国籍証書等の引渡しを受けた日から5日以内に債権者が船舶執行の申立てをしたことを証する文書を提出しないときは、その船舶国籍証書等を債務者に返還しなければならない」と規定しているため、船舶国籍証書等の取り上げ執行後5日以内に、差押えをした者が管轄裁判所に対して船舶競売の申立てをしなければならないこととなる。

² 管轄裁判所は、日本籍で船籍の定めのある船舶については、その船籍の所在地を管轄する地方裁判所に、船籍のない船舶については、最高裁判所の指定する12の地を管轄する地方裁判所に申し立てることになる（民事執行法115条第1項）。最高裁判所は、室蘭市、仙台市、東京都千代田区、横浜市、新潟市、名古屋市、大阪市、神戸市、広島市、高松市、北九州市及び那覇市を指定している（民事執行規則77条）。

日本における「船舶競売申立て前の船舶国籍証書等引渡命令」は、米国における Rule C arrest と類似するが、後述するように日米両国では船舶先取特権の範囲が異なる。

(b) 船舶仮差押え

日本においては船舶仮差押（民事保全法 20 条、48 条）が認められており、「金銭の支払を目的とする債権について、強制執行をすることができなくなるおそれがあるとき、又は強制執行をするのに著しい困難を生ずるおそれのあるとき」（民事保全法 20 条 1 項）、すなわち仮差押えの必要性が認められる場合には、当該金銭債権の発生に関する船舶であるかその他の船舶であるかを問わず、当該金銭債権の債務者が所有する船舶の仮差押えが認められる。

船舶仮差押の執行方法には、「仮差押えの登記をする方法」又は「執行官に対して船舶の国籍を証する文書その他の船舶の航行のために必要な文書（以下この条において「船舶国籍証書等」という。）を取り上げて保全執行裁判所に提出すべきことを命ずる方法」があり、「これらの方法は、併用することができる」とされている（民事保全法 48 条 1 項）。「仮差押登記を記入する方法による執行は、日本船舶に限られ、外国船舶に対しては、船舶国籍証書等の取上げの方法によるほかない」とされる³。

民事保全法 14 条 1 項は、「保全命令は、担保を立てさせて、若しくは相当と認める一定の期間内に担保を立てることを保全執行の実施の条件として、又は担保を立てさせないで発することができる」と規定しているが、「実務上は、特殊な類型の仮処分等を除き、原則として担保を立てさせて保全命令を発している」とされ⁴、債権者に担保として金銭を供託させるのが通常である。そして、担保の額は、目的物価額又は請求債権額に一定の比率を乗じた金額を基準に事案に応じた修正を加えて決定されるものとされ、東京地裁では目的物価額を基準とする考え方、大阪地裁では請求債権額を基準とする考え方がとられる場合が多いとされる⁵。目的物価額または請求債権額に対して乗じる一定の比率については、「目的物の種類、被保全権利の内容に応じて類型化されている」とされる⁶。

日本における船舶仮差押えは、米国における Rule B attachment と類似する部分もあるが、少なくとも次の点で大きく異なる。日本における仮差押えが、債権の種類による差はなく（すなわち、債権が海事に関連する債権であろうがそうでなかろうが問題と

³ 山崎潮 = 河合伸一編集「貸出管理回収実務手続双書 仮差押え・仮処分・仮登記仮処分」（金融財政事情研究会）411 頁より引用。

⁴ 前掲山崎 = 河合「仮差押え・仮処分・仮登記仮処分」152 頁より引用。

⁵ 仮差押えの担保額の決定に関しては、前掲山崎 = 河合「仮差押え・仮処分・仮登記仮処分」159 頁ないし 161 頁に詳細に記載されている。

⁶ 前掲山崎 = 河合「仮差押え・仮処分・仮登記仮処分」160 頁より引用。

はされない)、実務上は担保の提供が必要とされているのに対して、Rule B attachment では海事請求権を有している場合でなければならず、実務上は担保の提供が必要とはされない点で大きく異なる。

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

日米両国は共に、それぞれの国の法律あるいは判例において Maritime Lien ないし船舶先取特権を認めているため、ある債権が Maritime Lien ないし船舶先取特権を構成するか否かは、日米両国において異なる。

(1) 米国における船舶先取特権

本稿 Part II の I 「seizure の方式」において記載されているとおり「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。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 Act のようないくつもの制定法によっても認められている。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)、船長及び乗組員の給与、海事契約違反に基づく損害賠償請求、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)、海難救助行為、貨物の損傷・滅失、未払運賃及び汚染を理由とするものである。これらの列挙した項目は、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」とされる。

米国における船舶先取特権は preferred maritime liens (競売代金の配当順位について、抵当権に優先する船舶先取特権) と non preferred maritime liens (競売代金の配当順位について、抵当権に劣後する船舶先取特権) に分けられる。preferred maritime liens (競売代金の配当順位について、抵当権に優先する船舶先取特権) は、次のとおりである(本稿 Part II の IV 「売却及び売却代金の配当」の A における記載参照のこと)。

- (A) arising before a preferred mortgage was filed under [the preferred ship mortgage laws] ;
- (B) for damage arising out of maritime tort;
- (C) for wages of a stevedore when employed directly by a person listed in section 313141 of this title [meaning the owner or an agent with sufficient authority to retain the stevedore's services] ;
- (D) for wages of the crew of the vessel;
- (E) for general average;
- (F) for salvage, including contract salvage.

上記 preferred maritime liens (競売代金の配当順位について、抵当権に優先する船舶先取特権) に該当しない maritime liens (いわゆる non-preferred maritime lien) が存在し、債権者はこれらのリーエンに基づき船舶を arrest することも可能である。non-preferred maritime lien には、necessaries (必需品の供給) に関する債権、船長の賃金請求権、修繕費用請求権 (liens for repairs) 及びバンカー・オイルに関する債権などがある (Part II における [一橋パートナーズ法律事務所の質問 02 に対する GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所の回答] を参照のこと)。

(2) 日本における船舶先取特権

日本法が適用になる場合、日本法において船舶先取特権を生じる債権は、商法 842 条、船主責任制限法、油濁損害賠償保障法、国際海上物品運送法においてそれぞれ規定されている。

(i) 商法 842 条

商法 842 条は、次の各号に掲げた債権を有する者は船舶先取特権を構成すると規定している。従って、各号に該当するか否かを判断することになる。

- ① 船舶並ニ其属具ノ競売ニ関スル費用及ヒ競売手続開始後ノ保存費
- ② 最後ノ港ニ於ケル船舶及ヒ其属具ノ保存費
- ③ 航海ニ関シ船舶ニ課シタル諸税
- ④ 水先案内人料及ヒ挽船料
- ⑤ 救助料及ヒ船舶ノ負担ニ属スル共同海損
- ⑥ 航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権
- ⑦ 雇用契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権
- ⑧ 船舶カ其売買又ハ製造ノ後未タ航海ヲ為ササル場合ニ於テ其売買又ハ製造並ニ艀装ニ因リテ生シタル債権及ヒ最後ノ航海ノ為メニスル船舶ノ艀装、食料並ニ燃料ニ関スル債権

(ii) 船主責任制限法 95 条 1 項⁷

(iii) 油濁損害賠償保障法 40 条⁸

(iv) 国際海上物品運送法 19 条 1 項⁹

4. アレスト後の抵当権者への通知

日米とも、差押え、競売手続きについて、一定時期までは、公告を除き、裁判所あるいは

⁷ 前掲瀬野「船舶融資取引の実務 (全訂版)」326 頁の記載参照のこと

⁸ 前掲瀬野「船舶融資取引の実務 (全訂版)」326 頁の記載参照のこと

⁹ 前掲瀬野「船舶融資取引の実務 (全訂版)」327 頁の記載参照のこと

差押えた債権者から抵当権者に対し、差押え、競売手続きが開始されたことを通知されることはないということでは共通している。

(1) 米国

Admiralty Rules C においては、船舶のアレスト後 14 日以内に船舶がリリースされない場合、債権者は、迅速にあるいは裁判所の命令により示された期間内に、当該手続及び arrest について裁判所の命令にて示され、その管轄区域 (district) において一般的に発行されている新聞において公告をすることになる。これにより arrest された事実が公示されるため、それらについて知りうる状況にはなる。しかしながら、抵当権者に対しては、債権者から、アレストについて公告がなされるのと同時期に、公告と同じ情報が記載された通知が送付される。この通知は、抵当権者に対して直接又は抵当権者の知れている最後の住所地に証明付きの郵便で送付される。このように抵当権者は arrest の通知を受領することになる。もし、抵当権者が arrest 手続において現実の手続きがどのように進行しているか知りたいのであれば、抵当権者は claim of interest をファイルするか、あるいは、現地の弁護士を通じて裁判所の docket (訴訟手続一覧) を確認することができる (本稿 Part II における [一橋パートナーズ法律事務所の質問 01 に対する GARVEY SCHUBERT BARER 法律事務所の回答] を参照のこと)。

(2) 日本

競売手続上は、競売手続に関する開始決定の公告が出される、あるいはその後裁判所書記官から抵当権者に対して債権届出の催告がなされる迄は、抵当権者として担保船舶に対する競売の手続が開始されているか否か不明である場合もある。もっとも、公告の内容、船舶所有者/債務者からの情報、業界紙に掲載される記事等から、相当程度の確率で、担保船舶が他の債権者から差押えを受けたことの情報を得ることが多い。

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

(1) 米国

Rule C に基づく場合、抵当権者が船舶を arrest した後の競売代金の配当を受けるためには被担保債権に対する終局判決を取得する必要がある。

Rule B に基づく場合、attach をした債権者は、同手続内で、船舶所有者に対する請求権の存在、すなわち被担保債権の存在を立証する必要がある、被担保債権に対する終局判決を取得する必要があるといえよう (本稿 Part II の III 「seizure 後の手続き」B 項を参照のこと)。

(2) 日本

担保権の実行としての船舶競売手続においては、担保権の存在を証する登記事項証明書等を提出すれば足りるため、被担保債権に対する終局判決を取得することは原則として必要がない（民事執行法 189 条、181 条）。

6. 差押えの解放

(1) 米国（これについては、本稿 Part II の III 「seizure 後の手続」 A 項において記載されている。）

Rule C arrest については、まず、船舶所有者が、抵当権者の請求金額をカバーする保証を提供することにより船舶を arrest から解放できる。また、船舶所有者又は船舶に対する権利を主張する者に hearing を求める権利がローカルルール上認められている場合には、hearing 手続において抵当権者が arrest は正当であることを立証しない限り、arrest は取り消される。

(2) 日本

担保権行使による差押えは債権者側の主張や資料のみに基づいて行われるのが一般的である。そのため、万一差押えの理由がないにも拘わらず差押えがなされた場合に船舶所有者に対する救済措置を講じておく必要がある。

日本法は、次のとおり、極めて厳格な要件のもとに差押えの解放手続（保証を提供して船舶執行手続の取消しを求める制度（民事執行法 189 条、117 条第 1 項¹⁰））に関する規定をおいている¹¹。すなわち、執行裁判所は、(a) 執行停止文書が提出され、かつ、(b) 債務者が差押債権者及び配当要求債権者の債権及び執行費用の総額に相当する保証を換価手続において買受申出人が出現する前に提供した場合、申立てにより、配当等の手続を除き、競売手続を取り消さなければならない。この競売手続取消決定に対しては、執行抗告は認められない（民事執行法 189 条、117 条 3 項参照）から、船舶所有者は、取消決定後直ちに船舶を出航させることができる。

¹⁰ 「差押債権者の債権について、第 39 条第 1 項第 7 号又は第 8 号に掲げる文書が提出されている場合において、債務者が差押債権者及び保証の提供の時（配当要求の終期後にあつては、その終期）までに配当要求をした債権者の債権及び執行費用の総額に相当する保証を買受の申出前に提供したときは、執行裁判所は、申立てにより、配当等の手続を除き、強制競売の手続を取り消さなければならない。」と規定する。

¹¹ 浦野雄幸著「最近の船舶競売をめぐる諸問題 (4)」(NBL No.312) 29 頁ないし 32 頁において詳細に解説されている。

7. 鑑定、最低競売価格の設定

(1) 米国

船舶の売却前に、事前の鑑定評価 (pre-appraisal) について具体的に要求される条件はないが、ローカルルールの中には、利害関係人が事前の鑑定評価を要請することができる旨規定している場合がある。原則として、裁判所が、船舶の売却前に最低競売価格 (reserve price) や最低入札価格 (minimum bid) を設定することはないが、confirmation hearing において、買受価格の検討をする場合がある。（本稿 Part II の III 「seizure 後の手続」 A 項を参照）。

(2) 日本 - 競売船舶の価値評価と公告

売却基準価額を決定する際の資料を作成することを目的として、裁判所は執行官に対し船舶の現況調査を命じて現況調査報告書を提出させ（民事執行法 189 条、121 条、57 条、民事執行規則 29 条）、評価人を選任した上で同人に船舶の評価を命じ評価書を提出させる（民事執行法 189 条、121 条、58 条 1 項、民事執行規則 29 条の 2、30 条）。

競売対象船舶について、評価書をもとに売却基準価額が決定され（民事執行法 189 条、121 条、60 条第 1 項）、買受けの申出の額は売却基準価額からその 10 分の 2 に相当する額を控除した価額（買受可能価額）以上でなければならないことが規定されている（民事執行法 189 条、121 条、60 条 3 項）。そして、裁判所書記官は、船舶競売の公告をする（民事執行法 189 条、121 条、64 条 5 項）。この公告には、船舶の詳細とともに、競売の方法、日時、場所、買受可能価額、買受申し出の保証の額等が掲載される（民事執行法 189 条、121 条、64 条、民事執行規則 174 条 5 項、83 条、36 条）。

8. 配当順位

(1) 米国

Rule C arrest 手続後の競売の場合（本稿 Part II の IV 「売却及び売却代金の配当」を参照）

優先船舶抵当権が設定されている場合、配当の優先順位は次のとおりである。

- (1) in custodia legis expenses;
- (2) preferred maritime liens;
- (3) preferred ship mortgages;
- (4) other maritime liens;
- (5) state law maritime liens;
- (6) government tax liens;

- (7) non-maritime liens;
- (8) unsecured general creditors' claims

なお、ネセサリーズは、上記の (4) 「other maritime lien」 に該当する。したがって、原則として優先船舶抵当権に劣後することになるが、米国船籍ではない船舶に対する優先船舶抵当権については米国において供給されたネセサリーズに対するリーエンに劣後する (本稿 Part II の脚注 89 を参照のこと)。

(2) 日本

船舶の競売代金の配当に関し、船舶先取特権は船舶抵当権に優先 (商法 849 条) し、船舶先取特権間においては商法 842 条に列挙した順序に従う (但し、商法 842 条 4 号ないし 6 号の債権者間においては後に発生した方が優先する) (商法 844 条 1 項)。

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

(1) 米国

Rule C arrest 手続の売却において、船舶に対するすべての請求権は消滅し、船舶は船舶先取特権のない状態で売却される。

Rule B attachment 手続の売却において、リーエンは、売却後も船舶に引き続き残り、新所有者に対しても、その後リーエンを行使することができる。

Rule C arrest 手続とは異なり、Rule B attachment action における売却代金は、複数の債権者間で配分されるものではない。なぜなら、Rule B attachment は、attach をした債権者の船舶所有者に対する請求権のみに対処する制度であって、当該船舶に対する他のリーエンに影響を及ぼすものではないからである。これら他のリーエンは、売却後も船舶に引き続き残り、新所有者に対しても、その後リーエンを行使することができる。このように、リーエンが売却後も船舶に引き続き残ることから、これら他の債権者に対して売却代金から配当する必要はないのである。

(2) 日本

原則として船舶に対するすべての請求権は消滅し、船舶は船舶先取特権のない状態で売却される (民事執行法 189 条、121 条、59 条)。

添付資料 A 米国における船舶の差押え及び競売手続図

