論　文

日本籍船舶に対するファイナンスに関する実務上の留意点

一橋パートナーズ法律事務所
弁護士　瀬野　克久
同　　岡田麻由子
同　　森下友理子
同　　木村みどり

****

目次

1. はじめに
2. 登録・登記
　(1) 日本籍船舶の登録
　(2) 日本籍船舶の登記
3. 抵当権
　(1) 船舶抵当権の設定
　(2) 船舶抵当権の効力
　(3) 船舶抵当権の処分
　(4) 船舶抵当権の消滅
　(5) 特殊の船舶抵当権
4. 船員の国籍要件
5. 外航船舶と比較した場合の内航船舶の特殊性
　(1) 内航海運業の登録
　(2) 内航海運暫定措置事業
　(3) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設設備支援機構との共有建造事業
　(4) 船舶安全法に基づく検査
　(5) 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律に基づく検査
　(6) 安全管理システム
　(7) 無線ライセンス
　(8) 付保する保険の内容 -P&I 保険
6. 日本籍船舶ファイナンスに際し徴求する文書及びコベナンツ
　(1) ファイナンス実行時に受領する文書
　(2) ファイナンス実行後に担保管理上徴求する文書
　(3) コベナンツ
7. 船舶共有について
　(1) 日本法における船舶共有
　(2) 船舶抵当権の実行
　(3) 日本籍・内航船・共有船の場合の保険金質権に関する契約、対抗要件等
8. おわりに

****

1. はじめに

(1) 日本籍船舶に対するファイナンスについては、弁護士が関与することはこれまでは多くなかったが、近時は、国内輸送のモーダルシフト推進や輸送効率化を背景に、自動車専用船、ローロー船、コンテナ船といった内航船舶について船型大型化の傾向があり[1]、高価な船舶が増えていること、また、日本籍の外航船舶も徐々に増加傾向にあり[2]、弁護士が日本籍船舶のファイナンスに関する文書作成等に関与する事例が増えてきた。

(2) 日本籍の内航船舶と外航船舶

内航運送とは、船舶による海上における物品の運送であって、船積港及び陸揚港のいずれもが本邦内にあるものをいい（内航海運業法２条）、内航船舶とは、一般に内航運送に従事する船舶をいう。

日本籍船舶が航行する区域は、船舶安全法に基づき、平水区域（船舶安全法施行規則１条６項）[3]、沿海区域（船舶安全法施行規則１条７項）[4]、近海区域（船舶安全法施行規則１条８項）[5]、遠洋区域（船舶安全法施行規則１条９項）[6]に区分される。日本籍船舶について、管海官庁は定期検査に合格した船舶に対してはその航行区域を定めて船舶検査証書を交付するものとされており（船舶安全法９条１項）、当該船舶の航行区域が船舶検査証書の航行上の条件の欄に記載される。定められた航行区域を超えて航行した場合には、罰則の対象となる（船舶安全法 18 条１項２号）。

外航船舶とは、一般に船積港または陸揚港が本邦外にあるものの運送に従事する船舶をいう。日本籍外航船舶には日本法も適用される[7]。日本籍外航船舶の船舶検査証書には、航行上の条件の欄に国際航海に従事する旨が記載される。

「カボタージュ制度とは、自国の沿岸輸送、すなわち内航海運は自国船に限るというルールで、日本のみならず世界的に広く取り入れられているものです。（中略）カボタージュ制度が多くの国々で長年にわたり守られているのは、国家の安全保障、地域住民の生活物

[1] 2016 年３月 31 日現在、内航船舶全体の平均総トン数は 715G/T。2006 年３月 31 日時点の平均総トン数 574G/T と比較し、10 年間で 24% の船型大型化が見られる。（日本内航海運組合総連合会発行「内航海運の活動・平成 28 年度」８頁参照）
[2] 日本籍の外航船舶隻数は 2007 年以降増加傾向にあり、2015 年時点で 197 隻を数える。（一般社団法人日本船主協会発行「海運統計要覧 2016」参照）
[3] 船舶安全法施行規則１条６項において、湖、川及び港内等の水域が平水区域とされている。
[4] 船舶安全法施行規則１条７項において、概ね本邦、樺太本島及び朝鮮半島の各海岸から 20 海里以内の水域が沿海区域とされている。
[5] 船舶安全法施行規則１条８項において、東経 175 度、南緯 11 度、東経 94 度、北緯 63 度の線により囲まれた水域が近海区域とされている。
[6] 船舶安全法施行規則１条９項において、すべての水域が遠洋区域とされている。
[7] なお、日本にある外国籍船舶についても船舶安全法の一部が準用されている（船舶安全法 29 条の７、船舶安全法施行令１条）。

資の安定輸送、自国船員による海技の伝承、海事関連産業や地域経済の振興など、多方面でこの制度が必要かつ重要だからです。」[8] とされている。カボタージュ制度は日本においても導入されており、外国籍船舶による日本国内の港間における貨物又は旅客の沿岸輸送は原則として禁止されている（船舶法３条）。

したがって、原則として、日本国内の港間の貨物を輸送することができる船舶は日本籍船舶に限定される。

2. 登録・登記

(1) 日本籍船舶の登録

日本籍船舶として登録するためには、船舶所有者が（a）日本の官庁又は公署、（b）日本国民又は（c）日本法人（会社にあっては代表者の全員及び業務を執行する役員の３分の２以上が日本国民であること、それ以外の日本法人にあっては代表者の全員が日本国民であること）であることが必要とされている（船舶法１条、２条）[9]。

日本籍船舶（総トン数20トン未満の船舶を除く）は、内航船舶か外航船舶かを問わず、船籍港を管轄する管海官庁[10]に備え付けた船舶原簿に登録し、管海官庁から船舶国籍証書の交付を受けることが要請されている（商法686条、船舶法５条）。船舶が船舶原簿に登録されていることは船舶国籍証書又は管海官庁発行の登録事項証明書により確認することが可能である。

(2) 日本籍船舶の登記

また、日本籍船舶（総トン数20トン未満の船舶を除く）は、内航船舶か外航船かを問わず、船籍港を管轄する法務局に登記することが要請されている（商法686条、船舶法34条１項、船舶登記令３条１項、同４条１項）。船舶が法務局に登記されていることは、法務局発行の船舶登記簿謄本又は登記事項証明書（船舶登記令33条１項）にて確認することが可能である。

上記のとおり、我国においては、船舶の登録制度と登記制度が異なる行政庁において担当されているのが特色である[11]。

[8] 日本内航海運組合総連合会ホームページ（http://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union10.html）より引用。なお、カボタージュ制度について同ホームページにてわかりやすく説明されている。

[9] パナマにおいてはパナマ籍船舶の所有者の国籍、住所について制限がないことがパナマ法上明記されており（Law 57 of August 6, 2008 Article 3）、外国法人が所有する船舶であってもパナマ籍船舶として登録が可能とされている。

[10] 管海官庁とは、地方運輸局などをいう。

[11] *「船舶の登記は、船舶に関する私法上の権利状態を公示することを目的とする制度であり登記所がこれを管轄するのに対して、船舶の登録は、国籍の付与をはじめとする行政上の取締りを目的とする公法上の制度であって管海官庁等がこれを管轄する。」*とされている（中村眞澄・箱井崇史著「海商法［第２版］」（成文堂）58頁より引用）。

パナマにおける船舶の登記及び登録は、Ministry of Maritime Affairs に属する政府機関たる Panama Maritime Authority が担当している。Panama Maritime Authority は４つの部門、すなわち（a）船舶の登録制度を担当する Directorate General of Merchant Marine、（b）所有権、抵当権登記制度等を担当する Directorate General of Public Registry of Property Vessels、（c）seafarers certifications の発行並びに international seafarer' s conventions の遵守に関する事項を担当する Directorate General of Seafarers 及び（d）Directorate General of Ports and Maritime Ancillary Industries で構成されている。このようにパナマにおいては船舶の登録制度と所有権、抵当権登記制度は異なる部門により担当されているが Panama Maritime Authority という一つの政府機関が担当している。

リベリアにおいては、大統領により任命された Commissioner of Liberia Maritime Authority がリベリアの海運に関する事項について管理・執行するとされ（RLM-107 Section 10, Section 11）、Deputy Commissioners of Liberia Maritime Authority も Commissioner[12] と同じ事項について管理・執行できるとされている（RLM-107 Section 12）。船舶の登録制度及び所有権、抵当権登記制度はいずれも Commissioner 及び Deputy Commissioner により担当されている。

3. 抵当権

(1) 船舶抵当権の設定

日本籍船舶（総トン数20トン未満の船舶を除く）に対する船舶抵当権は日本法に基づき設定・登記される。

船舶抵当権は、「登記をした船舶を目的として、船舶所有者と債権者が契約により設定する商法上特殊の抵当権である。民法上、抵当権は不動産についてのみ認められる担保物権であって（民369条参照）、本来動産である船舶に抵当権を設定することは予定されていないが、すでに述べたように、船舶は名称、国籍および船籍港を有してその識別が容易であり、しかも船価は高額で担保の目的にも適しているので、商法は船舶の登記制度の採用と相俟って船舶抵当権の制度を法定した（商848条1項）」[13] とされる。

物権法定主義（民法175条）の観点から、船舶抵当権を法律の定めているところと異なった内容とすることが許されないなどの理由により、日本籍船舶抵当権設定契約のフォームは比較的シンプルなものとなる。このため、通常パナマ籍 Mortgage 等の外国籍船舶の Mortgage に規定している詳細な確約、保険関連規定及び環境法関連規定をローン契約あるいは別途作成する合意書等において規定するケースが少なくない。

[12] Deputy Commissioner はリベリア国外において Commissioner を代理する者とされている。（RLM-108 Section 1.12）

[13] 前掲中村＝箱井「海商法［第２版］」387頁及び388頁より引用

日本籍船舶に対する船舶抵当権の設定を第三者に対抗するためには、当該船舶の船籍港を管轄する法務局に抵当権設定登記をすることが必要である（商法848条3項、民法177条、船舶登記令3条1項2号、同4条1項）。抵当権設定登記がなされたことは、法務局発行の船舶登記簿謄本又は登記事項証明書にて確認することが可能である。

船舶抵当権の登記において、次の事項が登記事項とされている（船舶登記令35条、不動産登記法59条、同83条1項、同88条1項）[14]ので、これらの事項（但し、申請の受付の年月日及び受付番号は除く）は抵当権設定契約書に記載することが必要である。

・登記の目的 --- 抵当権設定
・申請の受付の年月日及び受付番号
・登記原因及びその日付 --- ●年●月●日付金銭消費貸借●年●月●日設定[15]
・登記に係る権利の権利者の氏名又は名称及び住所 --- 抵当権者の名称及び住所
・登記の目的である権利の消滅に関する定めがあるときはその定め
・債権額（一定の金額を目的としない債権についてはその価額）--- 被担保債権の元本額
・債務者の氏名又は名称及び住所 --- 被担保債権の債務者の名称及び住所
・外国通貨で債権額を指定した債権を担保する抵当権の登記にあっては、本邦通貨で表示した担保限度額
・利息に関する定めがあるときは、その定め --- 年●％（年●日日割計算）[16]
・民法375条2項に規定する損害の賠償額の定めがあるときは、その定め[17] --- 年●％（年●日日割計算）
・債権に付した条件があるときは、その条件
・民法370条ただし書の別段の定め[18]があるときは、その定め

(2) 船舶抵当権の効力

「船舶抵当権は、船舶を目的とする限りにおいて商法上特殊な抵当権であって、そのほかは民法上の抵当権と本質的に異なるところはなく、商法は、船舶の抵当権につき不動産の抵当権に関する規定を準用することとしている（商848条3項）。したがって、その順位、

[14] 不動産に対する抵当権設定に関する登記申請書の様式・記載例がその解説とともに法務省ホームページにおいて公開されているので、参考になる。
[15] 被担保債権発生の原因及びその日付並びに抵当権設定契約日を記載することとされている。（法務省ホームページ参照）
[16] 利率について変動金利を登記することは登記実務上認められていないため、金銭消費貸借契約上金利の利率が変動金利であっても抵当権設定契約においては被担保債権の利息の利率として固定金利を記載する必要がある。実務上は当初の金利を記載するケースが多い。
[17] 遅延損害金を定めている場合には遅延損害金が登記事項となる。
[18] 民法370条は、抵当権の効力は抵当不動産に付加して一体となっている物に及ぶのが原則であるが、「設定行為に別段の定め」がある場合にはこの限りでないと規定している。

効力および消滅などは、船舶抵当権の特質に反しない限り、すべて民法の定めるところによる」[19]とされる。船舶抵当権については不動産の抵当権に関する規定が準用され（商法848条3項）、抵当権の効力等については民法、民事執行法の規定が適用される。したがって、船舶抵当権の抵当権者は被担保債権について抵当船舶からその順位に応じて優先弁済を受けることができる（商法848条3項、民法369条1項）[20]。

(a) 被担保債権の範囲

船舶抵当権によって担保される被担保債権の範囲について、第三者に対する関係でその優先弁済的効力を対抗できるのは、原則として、不動産の抵当権と同様、元本については登記された元本額の限度、利息については登記された利率の限度で「満期となった最後の二年分」についてのみ（商法848条3項、民法375条1項）、その他の定期金についても「満期となった最後の二年分」についてのみ（商法848条3項、民法375条1項）、遅延損害金については登記された遅延損害金の利率の限度で「最後の二年分」についてのみ（但し、利息その他の定期金と通算して二年分を超えることができない）（商法848条3項、民法375条2項）である[21]。

抵当権設定者に対する関係ではこの制限はない。抵当目的物の第三取得者に対する関係では争いがあるが、第三取得者を設定者と同視して第三取得者との関係ではこの制限は及ばないとする立場が有力のようである[22]。また、民法375条1項は第三者に対する関係で抵当権の優先弁済的効力を制限するものであり、*「本条は、抵当権の換価権（競売権）を制限する規定ではないから、抵当権者は、最後の2年分だけでなく、全額について競売の申立てをすることができる」*[23]とされている。

(b) 船舶抵当権の効力の及ぶ目的物の範囲

船舶抵当権の効力はその属具に及ぶ（商848条2項）。これについては、*「従物である属具は主物である船舶の処分に従うが（民87条2項）、従物ではない属具は船舶の処分に従わないことになるため、商法は特則を設けて、属具である以上、従物であると否とを問わず、抵当権の効力が及ぶものとしている」*[24]とされている。船舶抵当権の

[19] 前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」388頁より引用
[20] 船舶抵当権の優先弁済的効力を実現するための抵当権実行手続（競売手続）については、本稿では割愛するが、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頁以下に記載されているので参照されたい。
[21] 最後の2年分の起算点をどの時点とするかについては争いがあり、*「最後の2年分の起算点については、競売開始決定時説（我妻＝有泉509）、配当時説（我妻250、名古屋高判昭33・4・15高民集11・3・239）、配当表作成時説（旧注民第9巻§374 II（2）〔西沢〕、川井40）と、これらに対峙して、利息の弁済期が到来した時を基準とする、弁済期到来時説（柚木＝高木280［柚木説］）がある」*（柚木馨・高木多喜男編集「新版注釈民法（9）［改訂版］」（有斐閣）111頁）とされている。
[22] 我妻榮著「新訂担保物権法（民法講義III）」（岩波書店）249頁、我妻榮・有泉亨・清水誠・田山輝明著「我妻・有泉コンメンタール民法　総則・物権・債権（第4版）」（日本評論社）599頁、前掲「新版注釈民法（9）」102頁以下
[23] 前掲「新版注釈民法（9）」100頁より引用
[24] 前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」389頁より引用

効力が抵当権設定当時の属具に対してのみ及ぶのか、あるいは、抵当権設定後に設置された属具に対しても及ぶのかについては見解が分かれている[25]。この点について、*「船舶抵当権の設定後にその船舶に付属せしめられた属具は、船舶抵当権の目的物とされるか問題であるが、少なくとも設定当時の属具に代わるもの（代位物）として付属せしめられた属具は、当然船舶抵当権の目的物とされると解すべきである。なぜなら、船舶抵当権も民法上の抵当権と同じく物上代位性を有するからである」*[26]との見解もあり、参考になる。

また、第三者の加害行為により船舶が滅失または損傷した場合に船舶所有者が取得する損害賠償請求権についても、抵当権の物上代位によってその効力が及ぶ（商848条3項、民372条、304条）。船舶の保険金請求権についても、抵当権の物上代位によって船舶抵当権の効力が及ぶと解するのが一般的である[27]。

日本法の下では、船舶賃貸借（＝裸傭船契約）の賃料請求権（裸傭船料請求権）には抵当権の物上代位によって船舶抵当権の効力が及ぶ（商法848条3項、民法372条、民法304条）とされることには異論がないであろう。これに対して、未払の運送賃請求権に関しては、船舶先取特権の効力が未払の運送賃に及ぶことが商法上明記されている（商法842条）のに対し、船舶抵当権についてはこのような規定がないことから、抵当権の効力は運送賃請求権には及ばないと解されている[28]。なお、平成28年10月18日に国会に提出された商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案においては、実務上、未収運送賃に対して先取特権が行使されたことがないこと等から、船舶先取特権の目的（商法第842条）から未収運送賃が削除され、この改正に伴い、商法第843条及び第844条第3項が削除される。前述の通り、抵当権の効力は運送賃請求権には及ばない理由として商法842条の存在を挙げる論拠が多いため、商法改正後の「抵当権の効力は運送賃請求権に及ぶか否か」についての解釈は不明確になる可能性があるため、今後の議論が期待される。

(c) 内航船舶の納付金免除船舶引当資格に抵当権の効力が及ぶか

内航船舶に対して設定された船舶抵当権の効力が当該船舶に係る経済的利益に及ぶか否かについて争いとなった事例で参考となる事例があるので、紹介する。

かつて実施されていた船腹調整事業により内航船舶の建造には既存内航船舶の解撤等

[25] 前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」389頁、戸田修三著「海商法 三訂版」（文眞堂）76頁、窪田宏著「海商法（商法講義V）」（晃洋書房）68頁においては船舶抵当権の効力は抵当権設定当時の属具に対してのみ及ぶとし、田中誠二著「海商法詳論 増補版」（勁草書房）586頁においては船舶抵当権の効力は抵当権設定後に属具が増加したときはこれに対しても及ぶとしている。
[26] 村田治美著「体系海商法（二訂版）」（成山堂書店）68頁より引用
[27] 前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」389頁、前掲村田「体系海商法（二訂版）」68頁、前掲田中「海商法詳論 増補版」585頁参照
[28] 前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」389頁、前掲田中「海商法詳論 増補版」585頁参照

が必要となり、内航船舶には一定の金銭的価値（以下「旧引当資格」という）が発生していたが、船腹調整事業が廃止となった。これに伴い旧引当資格が無価値となることに対する激変緩和措置として、日本内航海運組合総連合会の営む内航海運暫定措置事業（内航海運暫定措置事業については以下5（2）を参照のこと）が創設された。旧引当資格を有する自己所有船舶の解撤等を行う者に対して、総連合会が旧引当資格相当額の交付金を交付し、その財源として、総連合会傘下の組合員である内航海運業者が、新たに内航船舶を建造等する場合に、総連合会に対し、当該新造船舶の載貨重量トン数等に応じて納付する納付金を充てることとされた。しかし、一定の要件を充たす場合には上記納付金の免除を受けることができるものとされたため、この上記納付金の免除を受けることができる地位（以下、「納付金免除船舶引当資格」という）に一定の経済的価値が生じることとなった。

内航船舶に対して設定された船舶抵当権の効力が、納付金免除船舶引当資格にも及ぶか否かについて争いがあるが、大阪高等裁判所は、内航船舶に係る納付金免除船舶引当資格が客観的に本件船舶と経済的一体性がある権利とまで認めることは困難であり、納付金免除船舶引当資格には、船舶抵当権の効力は及ばないと判断した[29]。

(d) 船舶抵当権の順位

<u>一般債権との優劣</u>

登記された船舶抵当権が一般債権者に優先することは当然である。

<u>他の船舶抵当権との優劣</u>

同一の船舶上に複数の抵当権が設定・登記されている場合には、その順位は登記の前後による（商法848条3項、民法373条）。

<u>一般先取特権との優劣</u>

登記された船舶抵当権は一般の先取特権（民法306条）に優先する（商法848条3項、民法336条）。

<u>船舶先取特権との優劣</u>

船舶抵当権は、船舶先取特権[30]に劣後する（商法849条、船舶の所有者等の責任の制

[29] 大阪高裁平成21年4月23日第2民事部判決（金融法務事情第1879号37頁以下）
[30] 船舶先取特権とは、*「主として船舶の航海に関して発生した特定の債権につき、船舶、属具および未収の運送賃の上に、他の債権者に優先して弁済を受けることが認められた特別の担保物権をいう」*（前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」391頁）とされている。

限に関する法律95条3項、船舶油濁損害賠償保障法40条3項、国際海上物品運送法19条3項）。このため、ファイナンサーとしては、船舶先取特権が発生するような未払が生じないよう留意し、そのような未払が生じた場合には抵当権設定者をして速やかに未払を解消させる必要がある。そのための確約・表明保証が日本籍船舶抵当権設定契約書においても規定されることが多い。

船舶抵当権に優先する船舶先取特権として商法842条は次の債権を定めている。

(i)　船舶並びにその属具の競売に関する費用及び競売手続開始後の保存費
(ii)　最後の港における船舶及びその属具の保存費[31]
(iii)　航海に関し船舶に課した諸税[32]
(iv)　水先案内料及び挽船料
(v)　救助料及び船舶の負担に属する共同海損
(vi)　航海継続の必要によって生じた債権
(vii)　雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権[33]
(viii)　船舶がその売買又は製造の後未だ航海を行わない場合に、その売買又は製造並びに艤装によって生じた債権、及び、最後の航海の為にする船舶の艤装、食糧並びに燃料に関する債権

なお、船舶先取特権の成否及び船舶抵当権との優先関係を決定する法律についてパナマ法が適用になる場合においては、船舶抵当権に優先する船舶先取特権は、(i) 全船舶先取特権者の共通の利益に関して生じる裁判費用、(ii) 直前の航海中の海難救助による報酬、救助料等、及び、(iii) 直前の航海のための船長及び船員に対する賃金、報酬等の3つのみとされ（Law 55 of August 6, 2008 Article 244）、現行の日本法と比べて船舶抵当権の優先順位がかなり高くなっている。

船舶抵当権に優先する船舶先取特権には、商法842条に列挙されるもののほか、特別法上の規定に基づくものとして次のものが認められている。

・船舶の所有者等の責任の制限に関する法律95条1項（制限債権者の制限債権につき船舶先取特権を認めている）
・船舶油濁損害賠償保障法40条1項（タンカー油濁損害に係る制限債権者の制限債

[31]*「ここにいう最後の港（le dernier port）とは、たとえば船舶が差押えを受けて航海を廃止した港をいう」*（前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」392頁）とされる。
[32]*「たとえば、トン税、入港税、灯台税などがこれであり、公共の施設を利用した代償として、公益上、先取特権を認めている」*（前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」392頁及び393頁）とされる。
[33]*「これは、船員保護の社会政策的配慮に基づくもので、船員の給料債権（船員52条以下）のほか、送還費（船員47条～49条）、災害補償費（船員89条）などを包含する」*（前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」393頁）とされるが、同頁脚注において船員の雇止手当は船舶先取特権の対象となる「雇用契約による生じたる船長其他の船員の債権」にあたらないとする裁判例（福岡高判昭和58・9・28判時1109号130頁）が紹介されている。

権につき船舶先取特権を認めている）
・国際海上物品運送法19条1項（船舶の全部又は一部を運送契約の目的とした場合において、傭船者がさらに第三者と運送契約をしたときは、運送品に関する損害で、船長の職務に属する範囲内において生じたものについて、賠償を請求することができる者に、その債権につき船舶及びその属具の上に先取特権を認めている）

商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案[34]では、船舶抵当権に優先する船舶先取特権は次の債権に限定されている。

(i)　船舶の運航に直接関連して生じた人身損害の係る損害賠償請求権
(ii)　救助料及び船舶の負担に属する共同海損分担金
(iii)　航海に関し船舶に課された諸税、水先料及び引き船料
(iv)　航海継続に必要な費用に係る債権
(v)　雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権

この改正法が成立すれば、船舶先取特権の成否及び船舶抵当権との優先関係を決定する法律について日本法が適用になる場合においても船舶抵当権に優先する船舶先取特権の範囲が限定される。

留置権との優劣

留置権には本来的な意味での優先弁済的効力（目的物を換価してそこから優先的に弁済を受ける効力）はなく、担保物権としての法的な効力は弱い。しかし、*「抵当権者は、留置権の存否にかかわらず、その目的物を競売することができるが、競落人は留置権者にその債権額を弁済しなければ目的物の引渡しを受けることができないから（民執189条、121条、59条4項）、実際上は、留置権者が船舶抵当権者に優先する結果となる」*[35]とされる。

船舶賃貸借との優劣

船舶抵当権と船舶賃借権（裸傭船）との優劣は原則として登記の先後による（商法703条）が、*「例外として、6か月を超えない短期の賃借権は、船舶抵当権より後に登記されたものであっても、抵当権に対抗することができる（商法848条3項、民法395条、602条）」*[36]とされる。

[34]同法律案は平成28年10月18日に国会に提出されており、法務省ホームページにおいて公開されている。
[35]前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」390頁より引用
[36]前掲中村＝箱井「海商法［第2版］」390頁より引用

(e) 第三取得者との関係

船舶抵当権設定後に当該船舶の所有権を取得した第三取得者に対しては船舶抵当権の追及効が及ぶ。したがって、船舶抵当権が実行され船舶が売却されると第三取得者は所有権を失う。

このような第三取得者の不安定な地位を安定させるため、民法は代価弁済（民法378条）と抵当権消滅請求制度（民法379条以下）を採用しており、船舶抵当権にも適用される。第三取得者から抵当権消滅請求がなされた場合には、抵当権者はそれを阻止するためには競売の申立てをしなければならない。

このように、抵当権設定後に第三者が抵当目的船舶の所有権を取得すると、抵当権者としては第三取得者による抵当権消滅請求により抵当権実行を強制される可能性があり、競売申立をするか否かの判断の自由度が害されることとなる。このため抵当権設定者が第三者に抵当目的船舶の所有権を移転することを制限する必要があり、そのための確約・表明保証が日本籍船舶抵当権設定契約書においても規定されることが多い。

(3) 船舶抵当権の処分

船舶抵当権の処分の形態として、転抵当、抵当権の譲渡、抵当権の放棄、抵当権の順位の譲渡、抵当権の順位の放棄（商法848条3項、民法376条1項）及び抵当権の順位の変更（商法848条3項、民法374条）がある。

(4) 船舶抵当権の消滅

船舶抵当権は物権一般に共通の消滅原因（混同、放棄、抵当船舶の滅失[37]など）、担保物権に共通の消滅原因（被担保債権の消滅、抵当権の実行など）により消滅する他、抵当権特有の消滅原因として前述の代価弁済、抵当権消滅請求制度がある。また、抵当権消滅に関する特別の規定として、船舶抵当権は債務者及び抵当権設定者に対する関係では被担保債権と同時でなければ時効消滅しないものとされている（商法848条3項、民法396条1項）。

(5) 特殊の船舶抵当権

(a) 共同抵当

「同一の債権の担保として数個の不動産上に抵当権が設定されることがあり、これを共同抵当と呼んでいる」[38]とされる。船舶抵当権についても共同抵当が認められており、同一の債権の担保として数隻の船舶に抵当権を設定することができる（商法848条3項、民法392条、同393条参照）[39]。

(b) 根抵当

根抵当権は、一定の範囲に属する不特定の債権を極度額の限度において担保する抵当権であるが、船舶抵当権についても根抵当権による設定方法が認められている（商法848条3項、民法398条の2）。日本籍船舶に対するファイナンスにおいて、特にシンジケートローン又は協調融資の場合に、船舶根抵当権が設定されることがある。

根抵当権についても、共同抵当による方法が認められているところ、共同根抵当には、狭義の共同根抵当と累積的共同根抵当がある。

共同根抵当とは、同一の債権の担保として数個の船舶の上に根抵当権が設定され、その設定と同時に同一の債権の担保として設定された旨を登記した場合をいい、この場合には共同抵当に関する民法392条、393条が適用される（商法848条3項、民法398条の16）。

累積根抵当とは、数個の船舶の上に根抵当権が設定され、それが同一の債権の担保として設定されたのではない場合、あるいは同一の債権の担保として設定されたが設定と同時にその登記がなされていない場合をいい、この場合には民法392条、393条の適用はなく、各船舶の代価につき各船舶ごとに設定された極度額に至るまで優先権を行使することができる（商法848条3項、民法398条の18）。

日本籍船舶に対するファイナンスにおいて、シンジケートローン又は協調融資の場合になぜ船舶根抵当権が利用されるのか、船舶根抵当権と船舶普通抵当の違いについて検討する。

(i) 貸付方法（被担保債権）の違い

根抵当権は一定の範囲に属する不特定の債権を極度額の限度において担保するものである（民法398条の2）のに対し、普通抵当の被担保債権は特定の

[37] 但し、滅失の場合、保険金請求権への物上代位権が発生し得る。

[38] 前掲「新版注釈民法（9）」429頁より引用。なお、共同抵当に関しては共同抵当が設定される船舶及び当該抵当権が登記事項とされ（船舶登記令35条1項、不動産登記法83条1項4号）、共同担保目録が作成され、当該担保権の登記の末尾に共同担保目録の記号及び目録番号が記録される（船舶登記令35条1項、不動産登記法83条2項、不動産登記規則166条）。

[39] 共同抵当の詳細については、前掲「新版注釈民法（9）」428頁以下、前掲「我妻・有泉コンメンタール民法　総則・物権・債権（第4版）」627頁以下参照。

債権であることを要する。通常のタームローンあるいは分割貸付、限度貸付を被担保債権とする場合には、被担保債権が特定されているため根抵当権を設定することはできず普通抵当権が設定される。リボルビング方式のローンを被担保債権とする場合には、コミットメントラインの範囲内で何度でも借入と返済が可能であるため、特定の債権ではなく、普通抵当を設定することはできず根抵当権が設定される。

(ii) 設定方法

「実務上、普通抵当権については同順位の個別独立方式により設定されることになる」[40]とされている。日本籍船舶に対するシンジケートローン又は協調融資では、各貸付人のために同順位の別個独立の根抵当権が設定されるケースが多い。

(iii) メリット / デメリット

前述のとおり普通抵当権の場合には、優先弁済的効力を第三者に対抗できる被担保債権の範囲が、利息及び遅延損害金について最後の2年分に限定されている（民法375条）。これに対して、根抵当の場合には、このような制限はなく極度額の範囲内で優先弁済的効力を第三者に対抗できる。また、前述のとおり普通抵当権の場合には変動金利を登記することが実務上できないため、変動金利の場合において金利をどのように記載するか問題となるが、根抵当の場合には金利の利率を登記しないため、この点が問題とならない。

根抵当権設定者は、根抵当権設定から3年を経過したときは被担保債権の元本確定請求をすることができ（民法398条の19）、*「同請求権の特約による放棄も認められていない」*[41]とされている。したがって、貸付人の貸付義務が存続している場合に根抵当権設定者により元本確定請求がなされることを事実上阻止するため、*「リボルビング・ファシリティ上の貸付義務が存続している限り、根抵当権設定者からの確定請求は期限の利益喪失事由か貸付義務の終了事由に該当する旨を、融資契約上に明記しておかねばならない」*[42]とされている。

[40] 佐藤正謙監修・菅原雅晴他著「シンジケートローンの実務［改訂版］」（金融財政法務事情研究会）172頁より引用。
[41] 前掲佐藤「シンジケートローンの実務［改訂版］」177頁より引用
[42] 前掲佐藤「シンジケートローンの実務［改訂版］」177頁より引用

4. 船員の国籍要件

日本籍船舶の船舶所有者は、その船舶に、船長及びその他の船舶職員として海技免状を有する海技士を乗り組ませなければならない（船舶職員及び小型船舶操縦者法18条1項）[43]。

但し、国際船舶制度[44]に基づき一定の日本籍外航船舶に関して、1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）の締約国のうち日本と二国間協定を締結した国の資格証明書を受有する者が国土交通大臣の承認を受け、指定された就業範囲内で日本船舶の船舶職員として乗り組むことができる制度として平成11年5月に承認船員制度（船舶職員及び小型船舶操縦者法23条1項、23条5項）が創設されている[45]。

これに対して、パナマ、リベリアなど便宜置籍船を採用している国の多くはSTCW条約締約国のライセンスをもつ船員には、船員の国籍に拘わらず書類審査のみで職員（=Officer）のライセンスを発行している[46]。

以上のとおり、日本籍内航船舶の船長及びその他の船舶職員は原則として日本人船員でなければならないが、海上運送法施行規則第43条1項1号ないし4号の国際船舶の要件を充たす日本籍外航船舶については船長及びその他の船舶職員について上記の承認船員（外国人船舶職員）が認められている。しかしながら、日本籍外航船舶における承認船員制度は書類審査のみの便宜置籍船と比較すると承認取得のハードルが高いため、便宜置籍船と比較して船員の確保にコストがかかることが今後の課題となっている。

5. 外航船舶と比較した場合の内航船舶の特殊性

(1) 内航海運業の登録

総トン数100トン以上又は長さ30メートル以上の船舶による内航海運業を営もうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならず（内航海運業法3条1項）、

[43] 船舶職員及び小型船舶操縦者法において、「海技士」とは、同4条の規定による海技免許を受けた者をいい（船舶職員及び小型船舶操縦者法2条5項）、海技免許は国土交通大臣が行う海技士国家試験に合格し、かつ国土交通大臣の登録を受けた海技免許講習の課程を修了した者について行われる（船舶職員及び小型船舶操縦者法4条2項）とされている。
[44] 国際船舶制度とは、わが国外航海運の国際競争力を確保し、日本籍船の減少に歯止めをかけるべく、日本籍船のうち国際海上輸送の確保上で重要な船舶（海上輸送法施行規則43条1項1号ないし4号の要件を充たす船舶）を国際船舶と位置づけ、海外への譲渡、貸渡について届出制・中止勧告制を取る一方、税制上の支援措置を講ずるとともに、外国人船員（職員）の配乗を可能にする制度であり、平成8年10月に発足した（日本船主協会ホームページの国際船舶制度 http://www.jsanet.or.jp/seisaku/pdf/seisaku_zei/kokusaiasenpaku.pdf参照）。
[45] 国土交通省ホームページ（http://www.mlit.go.jp/maritime/dic/sa.html）及び同ホームページの平成20年11月28日付承認船員制度の在り方に関する検討会報告（http://www.mlit.go.jp/maritime/shikaku/sixyonin/kentoukaihoukoku.pdf）2頁及び3頁において、承認船員制度の概要についてわかりやすく説明されている。
[46] 笹川平和財団海洋政策研究所 Ocean Newsletter 第82号高橋正裕著「便宜置籍船は無くなるのか？」（https://www.spf.org/opri-j/projects/information/newsletter/backnumber/2004/82_1.html）及び逸見真著「便宜置籍船論」（信山社）127頁及び128頁、132頁参照

内航海運業者の登録を受けようとする者は、内航海運業法４条１項各号に定める事項を記載した申請書に、資金計画、船員配乗計画その他の国土交通省令で定める事項を記載した事業計画を添付して、国土交通大臣に提出しなければならない（同法4条1項、同２項）。

内航海運業の登録の申請があつた場合、国土交通大臣は、内航海運業法６条１項の場合を除き、同法５条１項各号に定める事項を内航海運業者登録簿に登録し、遅滞なくその旨を申請者に通知しなければならず（同法５条１項、同２項）、登録簿は公衆の縦覧に供される（同法３条３項）。

したがって、日本籍内航船舶に対するファイナンスの場合において、Owner が新規登録業者である場合には、内航海運業の登録の確認のため、内航海運業者登録通知書の写しをファイナンス実行の前提条件として徴求しておくことが望ましい。また、内航海運業登録申請書、添付書類の写し（資金計画等の事業計画）もあわせて徴求しておくことが望ましい。

また、内航海運業者の登録を受けた内航海運業者が同法４条１項各号に掲げる事項を変更しようとするときは、国土交通大臣の行う変更登録を受けなければならず、この場合上記の内航海運業の新規登録に係る同法５条及び６条が準用される（同法７条１項）。

したがって、日本籍内航船舶に対するファイナンスの場合において、Owner が既存登録業者である場合[47]には、変更登録確認のため、変更登録通知書の写しをファイナンス実行の前提条件として徴求しておくことが望ましい。また、内航海運業変更登録申請書の写しもあわせて徴求しておくことが望ましい。

(2) 内航海運暫定措置事業

内航海運暫定措置事業[48]とは、船腹調整事業の廃止に伴う激変緩和措置として平成10年から導入された制度で、自己所有船舶の解撤等を行う者に対して、日本内航海運組合総連合会（以下「総連合会」という）が交付金を交付し、その財源として内航海運業者が新たに内航船舶を建造等する場合に、総連合会に対し納付金を納付する。但し、一定の要件を充たす場合には上記納付金の免除を受けることができるものとされた[49]。

[47] 内航海運業法４条１項３号において「使用する船舶の名称、船種、総トン数その他国土交通省令で定める事項」が登録事項とされているため、既存登録業者が新たに船舶を取得する場合には使用する船舶に関する情報について変更登録が必要となる。

[48] 内航海運暫定措置事業については、日本内航海運組合総連合会のホームページの暫定措置事業（http://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union05.html）においてわかりやすく解説されている。

このため、新たに内航船舶を建造する場合には、総連合会に建造等の認定申請を行いその認定を得ること（内航海運暫定措置事業規程７条）、並びに、納付金の納付（同７条）又は納付金の免除を受けること（同９条）が必要となる。

したがって、日本籍内航船舶の建造資金のファイナンスの場合、Owner が納付金を納付する場合には、建造等認定（起工認定）通知書の写し及び建造等納付金納付認定通知書の写し[50]を、ファイナンス実行の前提条件として徴求しておく必要がある。Owner が納付金の免除を受ける場合には、建造等認定（起工認定）通知書の写し及び建造等納付金免除通知書の写しを、ファイナンス実行の前提条件として徴求しておく必要がある。

(3) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構との共有建造事業

共有建造事業[51]とは、国内旅客船又は国内貨物船の建造について、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という）と内航海運業者等海上運送事業者（以下「事業者」という）との共有建造業務を通じて機構が内航海運業者に対して低利・長期資金を供給し、また、建造に関する技術的支援を行う事業をいう。

事業者の申込みに応じて事業者と機構が費用を分担して船舶の建造を造船所に共同発注し、完成した船舶は費用の分担割合に応じて事業者と機構が一定期間共有する。共有船は事業者が使用・管理し、これによる収益及び費用はすべて事業者に帰属し、事業者は機構に対して機構の共有持分の使用料として元金均等割賦弁済方法により計算した元金及び利息に相当する金額を共有期間を通じて支払うことにより機構が分担した建造費用を弁済する。共有期間満了時に減価償却後の残存簿価で事業者が機構の持分を買い取ることにより事業者の100%所有船となる。機構が共有持分を有するため原則として担保が不要である点、低金利である点、共有船の耐用年数に応じて７年から15年の長期の返済が可能である点、税制の優遇などが事業者にとってのメリットとなっている。

機構との共有建造事業における事業者の費用負担部分のファイナンスをする場合には、機構と事業者の間の共有契約は最重要であり、ファイナンス実行の前提条件として共有契約書の写しを徴求しておくことが望ましい。また、共有契約は通常船舶の竣

[49] 平成28年度以降は、環境に適応した船舶を代替建造する場合等においては納付金の一部を減額する建造等納付金単価における代替建造単価の適用を受けることができるものとし、納付金の免除制度は廃止される（日本内航海運組合総連合会平成27年５月22日付「暫定措置事業の今後について」12頁以下参照）

[50] 平成28年度以降は、これらに追加して、建造等納付金単価における代替建造単価の適用を受ける場合には被代替船認定内定通知書をファイナンス実行の前提条件として徴求しておく必要がある。

[51] 共有建造事業については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構のホームページの共有建造業務概要のページ（http://www.jrtt.go.jp/02Business/Vessel/vessel-gaiyoV.html）においてわかりやすく解説されている。

工時に締結されることから、建造中のファイナンスを実行する場合には、機構に対して共有建造事業を申し込みした際の機構共有船舶建造申込書及びその他の提出書類の写しをファイナンス実行の前提条件として徴求しておくことが望ましい。

なお、機構と事業者の間の共有契約において、通常、事業者は機構の承認を受けなければ事業者の共有持分について譲渡、抵当権設定、及びその他の処分をすることができないとされている。このため、機構との共有建造事業における事業者の費用負担部分のファイナンスをする場合には、事業者の共有持分に抵当権の設定を受けるために機構の承認を取得する必要がある。したがって、抵当権設定に関する機構の承認もファイナンス実行の前提条件とすることが望ましい。

(4) 船舶安全法に基づく検査

日本籍船舶を所有する者は、当該船舶について定期検査及び中間検査を受けなければならず（船舶安全法5条1号、2号）、定期検査及び中間検査は原則として船舶の所在地を管轄する管海官庁が行うものとされている（同法7条1項）[52]。

(a) 定期検査 - 日本籍外航船舶、内航船舶共通

定期検査は、船舶を初めて航行の用に供するとき又は船舶検査証書の有効期間[53]が満了したときに行う検査とされている（船舶安全法5条1項1号）。なお、定期検査は船舶検査証書の有効期間の満了前に受けることができる（船舶安全法施行規則17条）。

定期検査に合格すると、管海官庁は、船舶検査証書を交付し（船舶安全法9条）、船舶検査手帳に所定の事項を記載して検査申請者に返付する[54]（船舶安全法10条の2）。

(b) 中間検査

中間検査は、定期検査と定期検査との中間において、国土交通省令の定める時期に行う簡易な検査とされている（船舶安全法5条1項2号、船舶安全法施行規則18条）。外航船舶と内航船舶については次の通り規制が異なる。

[52] 船舶安全法上の検査にはこの他に、臨時検査（船舶安全法5条1項3号）（有馬光孝・上村宰・工藤博正共編「船舶安全法の解説」（成山堂書店）55頁以下参照）、臨時航行検査（船舶安全法5条1項4号）（前掲有馬他「船舶安全法の解説」58頁以下参照）、特別検査（船舶安全法5条1項5号）（前掲有馬他「船舶安全法の解説」59頁以下参照）等がある。
[53] 船舶検査証書の有効期間は原則として5年である（船舶安全法10条1項参照）
[54] 最初の定期検査の場合には、船舶検査手帳が交付される。

(i) 外航船舶 - 第2種中間検査及び第3種中間検査

国際航海に従事する長さ24メートル以上の船舶（船舶安全法施行規則18条2項1号ないし3号の船舶を除く）、すなわち、外航船舶については原則として、毎年検査基準日[55]の前後3ヶ月以内に第2種中間検査[56]を受検し、定期検査又は第3種中間検査に合格した日から36ヶ月以内に第3種中間検査[57]を受検することとされている（船舶安全法施行規則18条2項の表第4号）。

(ii) 内航船舶 - 第1種中間検査

内航船舶については原則として船舶検査証書の有効期間の起算日から21ヶ月後の応当日より39ヶ月後の応当日までの間に第1種中間検査[58]を受検することとされている（船舶安全法施行規則18条2項の表第6号）。

中間検査に合格すると、管海官庁は、検査申請者に対して船舶検査証書を返付し（船舶安全法施行規則37条）、船舶検査手帳に所定の事項を記載して検査申請者に返付する。中間検査に合格しなかった場合には、合格するまで船舶検査証書の効力が停止する（船舶安全法10条5項）。

(c) 管海官庁による検査（JG検査）と船級検査の関係

(i) 日本籍外航船舶について

日本においては、国土交通大臣の登録を受けた船級協会の検査を受け船級登録した船舶（旅客船以外）は、その船級を有している間、管海官庁の検査（特別検査を除く）を受けこれに合格したものとみなされ（船舶安全法8条）、日本籍外航船舶に関して同条の船級協会としては、NK、LR、DNV GL及びABSが国土交通大臣の登録を受けている[59]。したがって、これらの船級協会の定期検査、年次

[55]「検査基準日」とは、船舶検査証書の有効期間が満了する日に相当する毎年の日をいう（船舶安全法施行規則18条2項の表の備考欄）。
[56]「第2種中間検査」とは、(1) 船体、機関、排水設備、操舵・繋船及び揚錨の設備、荷役その他の作業の設備、電気設備その他国土交通大臣において特に定める事項について行う、船体を上架すること又は管海官庁がこれと同等と認める準備を必要としない検査（船舶安全法施行規則18条1項2号）及び (2) 救命及び消防の設備、航海用具、危険物その他の特殊貨物の積附設備、満載喫水線並びに無線電信等について行う検査（船舶安全法施行規則18条1項4号）をいう（船舶安全法施行規則18条1項）。
[57]「第3種中間検査」とは、(1) 船体、機関、排水設備、操舵・繋船及び揚錨の設備、荷役その他の作業の設備、電気設備その他国土交通大臣において特に定める事項について行う、船体を上架すること又は管海官庁がこれと同等と認める準備を必要とする検査（船舶安全法施行規則18条1項1号）及び (2) 帆装、居住設備、衛生設備について行う検査（船舶安全法施行規則18条1項3号）をいう（船舶安全法施行規則18条1項）。
[58]「第1種中間検査」とは、第2種中間検査及び第3種中間検査をすべて行う中間検査をいう（船舶安全法施行規則18条1項）。
[59] 国土交通省海事局検査測度課平成24年12月21日付 Press Release（http://www.mlit.go.jp/common/000233098.pdf）参照。

検査、及び中間検査を受け、これに合格してその船級を有している間、当該船舶について管海官庁による定期検査及び中間検査に合格したものとみなされる。この場合、管海官庁に対する船舶検査証書の交付申請により、管海官庁は船舶検査証書を交付することになり、別途管海官庁による定期検査及び中間検査を受検する必要はない。

(ii) 日本籍内航船舶について

日本籍内航船舶の内、Owner が NK 等の船級を取得している船舶については、上記（c）（i）と同様に、NK 等の船級協会の定期検査及び中間検査を受けこれに合格してその船級を有している間、当該船舶について管海官庁による定期検査及び中間検査に合格したものとみなされる。この場合、管海官庁に対する船舶検査証書の交付申請により、管海官庁は船舶検査証書を交付することになり、別途管海官庁による定期検査及び中間検査を受検する必要はない。

(5) 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律に基づく検査

(a) 定期検査→海洋汚染等防止証書

(i) 日本籍外航船舶、内航船舶共通

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下、「海洋汚染等防止法」という）19 条の 36 の表に定める検査対象船舶は、原則として有効な海洋汚染等防止証書の交付を受けなければ航行の用に供することはできず（同 19 条の 44 第 1 項）、国土交通大臣の行う定期検査を受けなければならない（同 19 条の 36）。定期検査に合格した場合には、国土交通大臣は船舶所有者に対して海洋汚染等防止証書[60]を交付し（同 19 条の 37 第 1 項）、海洋汚染等防止手帳に所定の事項を記載して返付する（同 19 条の 42）。

(ii) 日本籍外航船舶について

検査対象船舶は有効な国際海洋汚染等防止証書の交付を受けなければ国際航海に従事することができないため（同 19 条の 44 第 1 項）、日本籍外航船舶の所有者はさらに国際海洋汚染等防止証書[61]の交付を国土交通大臣に対して申請し、申請により国土交通大臣は国際海洋汚染等防止証書を日本籍外航船舶の所有者に対して交付する（同 19 条の 43）。

[60] 海洋汚染等防止証書の有効期間は、一定の船舶（平水区域を航行区域とする船舶であって国土交通省令で定めるもの）を除き、原則 5 年とされている（海洋汚染等防止法 19 条の 37 第 2 項）。
[61] 国際海洋汚染等防止証書の有効期間は、海洋汚染等防止証書の有効期間満了日までとされている（海洋汚染等防止法 19 条の 43 第 3 項）。

(b) 中間検査→海洋汚染等防止証書

海洋汚染等防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、当該海洋汚染等防止証書の有効期間中において国土交通省令で定める時期に、国土交通大臣の行う中間検査を受けなければならない（海洋汚染等防止法 19 条の 38）。中間検査には第 1 種中間検査及び第 2 種中間検査があり（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の規定に基づく船舶の設備等の検査等に関する規則（以下、「海洋汚染等防止法検査規則」という）14 条 1 項）、外航船舶と内航船舶については次の通り規制が異なる。

(i) 日本籍外航船舶について - 第 1 種中間検査及び第 2 種中間検査

外航船舶については原則として毎年検査基準日[62]の前後 3 ヶ月以内に第 2 種中間検査を受検し、海洋汚染等防止証書の有効期間の起算日の後の 2 回目又は 3 回目のいずれかの検査基準日の前後 3 ヶ月以内に第 1 種中間検査を受検することとされている（海洋汚染等防止法検査規則 14 条 1 項の表第 1 号）。

中間検査に合格すると、外航船舶については、国土交通省地方運輸局長（以下「地方運輸局長」という）が検査申請者に対して、海洋汚染等防止証書及び国際海洋汚染等防止証書を返付し、海洋汚染等防止手帳に所定の事項を記載して返付する（海洋汚染等防止法検査規則 32 条 1 項）。

中間検査に合格しなかった場合には、合格するまで海洋汚染等防止証書及び国際海洋汚染等防止証書の効力が停止される（海洋汚染等防止法 19 条の 40、同 19 条の 43 第 4 項）。

(ii) 日本籍内航船舶について - 第 1 種中間検査のみ

内航船舶については、原則として海洋汚染等防止証書の有効期間の起算日から 21 ヶ月後の応当日より 39 ヶ月後の応当日までの間に第 1 種中間検査を受検することとされている（海洋汚染等防止法検査規則 14 条 1 項の表第 2 号）。

中間検査に合格すると、内航船舶については、地方運輸局長が検査申請者に対して、海洋汚染等防止証書を返付し、海洋汚染等防止手帳に所定の事項を記載して返付する（海洋汚染等防止法検査規則 32 条 1 項）。

[62]「検査基準日」とは、海洋汚染等防止証書の有効期間が満了する日に相当する毎年の日をいう（海洋汚染等防止法検査規則 14 条 1 項の表の備考欄）。

中間検査に合格しなかった場合には、合格するまで海洋汚染等防止証書の効力が停止される（海洋汚染等防止法19条の40）。

(c) JG検査と船級検査の関係

(i) 日本籍外航船舶について

日本においては国土交通大臣の登録を受けた船級協会の検査を受け船級登録した検査対象船舶は、その船級を有している間、国土交通大臣の法定検査に合格したものとみなされ（海洋汚染等防止法19条の46第2項）、日本籍外航船舶に関して同条の船級協会として、NK、LR、DNV GL及びABSが国土交通大臣の登録を受けている[63]。したがって、これらの船級協会の検査を受けこれに合格してその船級を有している間、当該船舶について海洋汚染等防止法上の定期検査及び中間検査に合格したものとみなされる。この場合、国土交通大臣に対する海洋汚染等防止証書の交付申請により国土交通大臣が海洋汚染等防止証書を交付することになり、別途国土交通大臣の行う定期検査及び中間検査を受検する必要はない。

(ii) 日本籍内航船舶について

日本籍内航船舶の内、OwnerがNK等の船級を取得している船舶については、上記（5）（c）（i）と同様に、NK等の船級協会の定期検査及び中間検査を受けこれに合格してその船級を有している間、当該船舶について海洋汚染等防止法上の定期検査及び中間検査に合格したものとみなされる。この場合、国土交通大臣に対する海洋汚染等防止証書の交付申請により国土交通大臣が海洋汚染等防止証書を交付することになり、別途国土交通大臣の行う定期検査及び中間検査を受検する必要はない。

(6) 安全管理システム

(a) 国際安全管理コード（ISMコード）

(i) 日本籍内航船舶について

ISMコードは国際航行に従事する船舶のみに適用するもの[64]とされており、内航船舶に対してはISMコードの適用はない。

[63] 国土交通省海事局検査測度課平成24年12月21日付Press Release（http://www.mlit.go.jp/common/000233098.pdf）参照。
[64] 日本船舶機関士協会技術委員会編「船舶管理実務基礎編」176頁参照

(ii) 日本籍外航船舶について

日本籍外航船舶についてはISMコードの適用があり、ISMコードに基づく安全管理システムを文書化した安全管理手引書を作成して、適合書類（DOC）の写し及び安全管理証書（SMC）とともに船内に備え置かなければならない（船舶安全法施行規則12条の2第1項、第3項）。ISMコードの要求を満たしている場合には、日本国政府又はNKなど日本国政府が認定した団体によってDOC（ISMコード13.2）、仮SMC（同14.2）、SMC（同13.7）が発行される[65]。

(b) ISMコードに相当する船舶安全管理認定書等交付規則 - 日本籍内航船舶について

内航海運業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならないとされ、これを変更しようとするときも、同様とされている（内航海運業法9条1項）。

ISMコードに相当する船舶安全管理認定書等交付規則が、船舶安全法施行規則第12条の2第1項の規定の適用のある船舶以外の船舶に対して、「申請に基づき」、適用される（船舶安全管理認定書等交付規則第2条）。日本籍内航船舶のOwnerの多くが任意に同規則の適用を申請しているが、これは荷主の要請に基づくケースが少なくない。

内航船舶に対して適用される船舶安全管理認定書等交付規則の概要は次の通りである。申請者は、船舶安全管理規程（船舶安全管理システムを文書化したもの）について国土交通大臣の審査を受け、船舶安全管理規程が要件に適合していると認められれば、管海官庁からDOCに相当するものとして適合認定書（船舶安全管理認定書等交付規則3条3項）、仮SMCに相当するものとして仮船舶安全管理認定書（同4条）、SMCに相当するものとして船舶安全管理認定書（同3条3項）が発行される[66]。これらの証書の交付を受けた場合には、船舶ごとに船舶安全管理規程とともに船舶内に備え置かなければならないとされている（同7条）。

(7) 無線ライセンス

(i) 外国籍外航船舶

当該船舶に関する無線ライセンスを証明する文書として、外国籍外航船舶の場合には通常、旗国政府によるRadio Station Certificateが発行される。

[65] SMC及びDOCの有効期間は5年間とされている（ISMコード）。
[66] 船舶安全管理認定書及び適合認定書の有効期間はそれぞれ5年間とされている。

(ii) 日本籍船舶共通

日本籍船舶の場合には外航船舶か内航船舶かを問わず、総務省総合通信局長による無線局免許状が発行される。

(8) 付保する保険の内容 -P&I 保険

日本籍船舶の船舶保険に関しては、外航船舶と内航船舶で異なるところはほとんどない。しかし、P&I 保険に関しては外航船舶と内航船舶で異なる点が少なからずある。

(a) 外航船保険 - 日本籍外航船舶について

基本的には、外国籍船舶と日本籍外航船舶に関する P&I 保険の内容、その填補内容に差異はない[67]。日本船主責任相互保険組合における外航船保険は、原則として国際船級協会連合（IACS）加盟の船級又は同等の機関（JG 等）並びに ISM コードを保持し国際航海に従事する船舶が対象とされており[68]、日本船主責任相互保険組合における保険填補の概要は次のとおりである[69]。

保険金額　原則上限なし、但し油濁責任については上限 10 億米ドルとする
保険期間　2 月 20 日 12:00GMT（グリニッジ標準時）（21:00JMT（日本標準時））から翌年 2 月 20 日 12:00GMT（グリニッジ標準時）（21:00JMT（日本標準時））まで
保険填補の範囲
個々の船舶の契約条件により異なるが、原則として保険契約規定第 2 章「てん補の範囲」に定められている以下の損害及び費用がてん補の対象となる
(a)　船員に関する責任及び費用
(b)　船客に関する責任及び費用
(c)　船員及び船客以外の人に関する責任及び費用
(d)　密航者又は難民等に関する責任及び費用
(e)　他船との衝突に関する責任及び費用
(f)　財物等に関する責任及び費用
(g)　汚濁に関する責任及び費用

[67] 外航船舶に関する P&I 保険については前掲瀬野「船舶融資取引の実務（全訂版）」89 頁以下に記載されているので参照されたい。
[68] 日本船主責任相互保険組合ホームページ（https://www.piclub.or.jp/entry/type/ocean/）参照
[69] 日本船主責任相互保険組合ホームページ（https://www.piclub.or.jp/news/rules_articles/rules/）において情報提供されている「2017 年保険年度版保険契約規定」に、同組合における保険内容の詳細が記載されている。同ページを参照のこと。

(h)　曳航に関する責任及び費用
(i)　第三者との契約に関する責任及び費用
(j)　防疫に関する責任及び費用
(k)　積荷に関する責任及び費用
(l)　共同海損
(m)　過怠金
(n)　責任防衛等のための費用
保険料　外航船保険は前払保険料（Advance Call）と追加保険料（Supplementary Call）の組合せ方式。当該保険年度終了後、保険成績等を検討した上で追加保険料の支払義務あり

また、日本船主責任相互保険組合は、P&I 保険事故を理由として加入船舶がいずれかの国で差し押さえられ、もしくは差し押さえられようとしている場合、組合員である船舶所有者が負う責任の支払を日本船主責任相互保険組合が保証する内容の Letter of Guarantee を発行して差押えを解除又は回避し、日本船主責任相互保険組合の保証状に代えて銀行保証状などの保証を要求された場合にはその発行段取りを進める。

(b) 内航船保険 - 日本籍内航船舶について

日本船主責任相互保険組合における保険てん補に関し、内航船舶の場合には、外航船舶と比較して次の特徴がある[70]。

(i) てん補の範囲

相対的にてん補の範囲が外航船保険と比べて限定的である。具体的には、個々の船舶の契約条件により異なるが、原則として保険契約規定第 2 章「てん補の範囲」に定められている損害及び費用のうち、主に次の損害、費用がてん補の対象となる[71]。

(a)　船員に関する責任及び費用（保険契約規定 19 条）
(b)　船員及び船客以外の人に関する責任及び費用（同 21 条）
(c)　財物等に関する責任及び費用（同 24 条）のうち、(1) 港湾設備等に生じた損害に関する責任（同条 1 号）、(2) 接触及び衝突以外の原因により第三者の船舶、積荷及び財物に生じた損害に関する責任（同条

[70] 日本船主責任相互保険組合における内航船保険の概要について同組合ホームページ（https://www.piclub.or.jp/entry/type/coast/）にまとめられているので、参照のこと。
[71] 積荷に関する責任及び費用（同組合保険契約規定 29 条）については原則としてて補の対象から除外されるが、運送契約の実態を検討の上、別途保険料を申し受けて引き受けることも可能である旨同組合ホームページ（https://www.piclub.or.jp/entry/type/coast/）に記載されている。

2号）、及び（3）船外撤去等の費用（同条3号）

(d)　汚濁に関する責任及び費用（同25条）

(e)　曳航に関する責任及び費用（同26条）

(f)　過怠金（同31条）

(g)　責任防衛等のための費用（同32条）

(ii) 保険金額

1回の事故につき日本船主責任相互保険組合が支払う保険金の最高限度額（保険金額）の設定があり、加入船舶の総トン数、船型、船種に応じて1億円、1.5億円、2.5億円、10億円、20億円、50億円、80億円から選択して設定する。

外航船保険と異なり保険金額の設定があるのは、内航船については外航船と比較して相対的にリスクが限定されており、事故が起こった場合の損害及び費用が外航船と比較して小額にとどまるケースがほとんどであることが理由の一つであると考えられる。

(iii) 保険料

保険料は、てん補範囲に応じ甲、乙、丙に分類された契約毎[72]に、保険金額、船型、船種に応じた定額保険料となっている。

6. 日本籍船舶ファイナンスに際し徴求する文書及びコベナンツ

日本籍船舶に対するファイナンスに際し貸主が借主あるいは担保提供者から徴求することが望ましい文書は、貸主が「ファイナンス実行時に受領する文書」と「ファイナンス実行後に担保管理上徴求する文書」に分類することが可能である。なお、これらの「受領する文書」の一部については、貸主の借主に対する与信判断等により徴求しない場合も少なくない、したがって、筆者らがすべての案件について貸主がこれらの「受領する文書」を取得すべきであるということを主張しているものではない、ことを申し添える。

(1) ファイナンス実行時に受領する文書

日本籍船舶の場合にファイナンス実行時に受領する文書は、外航船舶と内航船舶で大きく異なる点はないが、文書名等が異なる。

[72]「甲」契約とは標準契約で、「船員の死傷に関する労働協約等に基づく責任」を含むものとされ、「乙」契約とは「甲」契約から「船員の死傷に関する労働協約等に基づく責任」を除外する契約とされ、「丙」契約とは工事作業船及び輸送艀について、「船員の死傷に関する労働協約等に基づく責任」を復活担保する場合の契約とされている。同組合ホームページ（https://www.piclub.or.jp/entry/type/coast/）参照。

(i) 日本籍外航船舶・日本籍内航船舶共通のファイナンス実行時に受領する文書

(a) 船舶所有者により適式に締結された抵当権設定契約の原本及び当該抵当権設定を日本の管轄登記所に登記するために必要となる全ての文書

(b) 当該抵当権に関する、管轄登記所に対する抵当権設定登記申請書の写し及び同登記所による申請書受理書の写し

(c) 船舶所有者により適式に締結された保険金請求権譲渡担保契約の原本（保険金請求権に対する質権の場合には、抵当権設定契約において質権設定に関する条項が含まれているケースが多いため、上記（a）を確認する）

(d) 本件保険金請求権譲渡担保契約による担保設定に関して、船舶所有者により保険会社宛発行された譲渡通知書の写し（保険金請求権に対する質権の場合には、保険会社の所定フォームを使用して作成された質権設定承認請求書の写し）

(e) 日本の管海官庁によって発行された本船の仮国籍証書の写し

(f) 本船の無線局免許状の原本証明付写し

(g) 本船の船級証書の原本証明付写し（内航船舶についてはNK船級を取得している船舶のみ）[73]

(h) 本船に関する船舶検査証書の原本証明付写し[74]

(i) 本船に関する海洋汚染防止証書の原本証明付写し[75]

(ii) 日本籍外航船舶特有のファイナンス実行時に受領する文書

(a) 本船に関する国際海洋汚染防止証書の原本証明付写し

(b) ISMコードに基づき日本国政府又は日本国政府が認定した団体によって発行された本船に関する仮安全管理証書（仮SMC）及び適合書類（DOC）の写し[76]

(iii) 日本籍内航船舶特有のファイナンス実行時に受領する文書

(a) 船舶所有者が内航海運業者として新規登録する場合

[73] 新造船の場合にはCPとして船級証書を徴求し、中古船の場合にはその時点において船級が維持されていることの証明のためCPとして船級維持証明書を徴求することが望ましい。

[74] 外航船舶又はNK船級を取得している内航船舶については、前述のとおりNK船級を有している期間についてはJG検査を受検することなく申請により管海官庁から船舶検査証書が交付されるため、船級証書を徴求した場合には船舶検査証書の重要度は高くはないが、NK船級を取得していない内航船舶については船級証書を徴求することができないため、船舶検査証書を徴求する必要性が高い。

[75] 外航船舶又はNK船級を取得している内航船舶については、前述のとおりNK船級を有している期間については海洋汚染防止法上の検査を受検することなく申請により国土交通大臣から海洋汚染等防止証書が交付されるため、船級証書を徴求した場合には海洋汚染等防止証書の重要度は高くはないが、NK船級を取得していない内航船舶については船級証書を徴求することができないため、海洋汚染等防止証書を徴求する必要性が高い。

[76] 外国籍外航船舶と同様である。

国土交通大臣発行の内航海運業者登録通知書、内航海運業登録申請書及びその添付書類（資金計画、船員配乗計画、事業計画）の写し

船舶所有者が内航海運業者として既に登録されている場合

国土交通大臣発行の内航海運業者の変更登録通知書、内航海運業変更登録申請書の写し

(b) 船舶所有者が日本内航海運組合総連合会に納付金を納付する場合

日本内航海運組合総連合会発行の建造等認定通知書、建造等納付金納付通知書及び被代替船認定内定通知書[77]の写し

船舶所有者が納付金の免除を受ける場合[78]

建造等認定通知書及び建造等納付金免除通知書の写し

(c) 船舶安全管理認定書等交付規則に基づき管海官庁によって発行された本船に関する仮船舶安全管理認定書及び適合認定書の写し[79]

(2) ファイナンス実行後に担保管理上徴求する文書

日本籍船舶の場合に徴求する文書は、外国籍外航船舶の場合とほとんど異なるところはなく、日本籍外航船舶と日本籍内航船舶で大きく異なる点もないが、文書名等が異なるものもある。

(i) 日本籍外航船舶・日本籍内航船舶共通の文書

(a) 抵当権設定契約が登記されたことを証する日本の管轄登記所発行の船舶登記簿謄本又は登記事項証明書
(b) 保険金請求権譲渡担保契約による担保設定の対抗要件具備に必要な保険会社の承諾書（確定日付取得済み）の原本（保険金請求権に対する質権設定の場合には、質権設定承認請求書など保険会社所定フォーム）
(c) ケースによりLetter of Undertakingが発行されることがあるが、その場合には保険金請求権譲渡担保契約の関連条項上の要求に基づき、本船に対して船舶所有者名義で契約された本件保険（P&I保険を除く）に関し、保険会社により発行されたLetter of Undertaking（本船の引渡後、本件保険金請求権譲渡担保契約の関連条項の下で要求されている保険金支払条項及び解約告知条項通知が裏書又は添付される）
(d) 本船に関しShipbuilding Contract上船舶所有者に交付することとされている一切の文書
(e) 日本の管海官庁によって発行された船舶所有者名義の本船の国籍証書の写し

(ii) 日本籍外航船舶特有の文書

(a) ISMコードに基づき日本国政府又は日本国政府が認定した団体によって発行された本船に関する安全管理証書（SMC）の写し[80]

(iii) 日本籍内航船舶特有の文書

(a) 船舶安全管理認定書等交付規則に基づき管海官庁によって発行された本船に関する船舶安全管理認定書及び適合認定書の写し[81]

(3) コベナンツ

通常パナマ籍Mortgage等の外国籍船舶のMortgageあるいはローン契約等においては、確約、保険関連規定及び環境法関連規定（項目は以下記載のとおり）をおくことが多い。前掲瀬野「船舶融資取引の実務（全訂版）」28頁ないし37頁の記載を参照されたい。これらのコベナンツについては貸主の借主に対する与信判断等により誓約、確約をしてもらわない場合も少なくない、したがって、筆者らがすべての案件について貸主がこれらの「コベナンツ」を取得すべきであるということを主張しているものではない、ことを申し添える。

保険の付与
本質的改造を伴うような本船の変更をしない
船級の維持
定期又はその他の検査
先取特権の消滅
使用の制限
情　報
通　知
費用の支払い

[77] 被代替船認定内定通知書については、平成28年度以降において建造等納付金単価における代替建造単価の適用を受ける場合に限る。
[78] 前述のとおり納付金免除制度は平成28年度以降は廃止されるため、平成28年3月末までに限る。
[79] 船舶所有者が船舶安全管理認定書等交付規則の適用を申請する場合のみ。

[80] 外国籍外航船舶と同様である。
[81] 船舶所有者が船舶安全管理認定書等交付規則の適用を申請する場合のみ。

他の抵当権設定の禁止等
売船の禁止等
費用の支払い
税金の支払い、公の費用の支払等
Environmental Laws（環境法）の遵守

これらのコベナンツの内容については外国籍船舶の Mortgage に規定しているコベナンツとほとんど異なるところはなく、日本籍外航船舶と日本籍内航船舶についてもほとんど異なる点はない。前述のとおり物権法定主義の観点から日本籍船舶抵当権設定契約のフォームは比較的シンプルなものとなり、上記のとおり通常パナマ籍 Mortgage 等の外国籍船舶の Mortgage に規定している詳細な確約、保険関連規定及び環境法関連規定が抵当権設定契約に規定されないため、これらの規定をローン契約あるいは別途作成する合意書等におくケースが少なくない。

7. 船舶共有について

(1) 日本法における船舶共有

日本法における船舶共有者の内部関係、船舶共有者の外部関係、船舶共有の解散・清算，実務の取扱については、前掲瀬野「船舶融資取引の実務（全訂版）」482 頁ないし 485 頁に詳述しているため、同書を参照されたい。

(2) 船舶抵当権の実行

(i) 船舶抵当権の実行手続きは法廷地法によるため、船舶の共有持分に対する抵当権の実行については、船舶に対する差押、競売を行う際に船舶が所在する場所の法律（差押え、競売手続きの規定）による。したがって、差押え、競売対象船舶が日本に所在する場合には、その船舶の船籍を問わず、日本法の差押え、競売手続きの規定により手続きが実施される。

(ii) 船舶が日本に所在している場合の競売等の手続き

(a)「船舶」に対する抵当権の実行手続き

日本法における「船舶」に対する抵当権の実行としての競売手続については、船舶執行（民事執行法第 2 章第 2 節第 2 款）及び不動産に対する担保実行に関する規定（民事執行法 181 条から 184 条）が準用される（民事執行法 189 条）。詳細は、前掲瀬野「船舶融資取引の実務（全訂版）」334 頁ないし 336 頁及び 355 頁ないし 378 頁以下を参照のこと。

(b) 船舶全体ではなく、船舶共有持分（例えば船舶共有者 A の共有持分のみ、あるいは、船舶共有者 B の共有持分のみ）に対して競売手続きをとる場合

船舶共有持分に設定された抵当権の実行として船舶共有持分のみを目的として競売手続を実施する場合については、*「船舶の共有持分に対する強制執行についても、民事執行法は何らの規定を設けなかったが、これについては旧法と同様その他の財産権に対する強制執行としてなされる（民執 167 条）。その執行は、船舶の所在地を管轄する地方裁判所の専属に属するものと解する。船舶の共有持分に対する強制執行は裁判所が執行機関となって差押命令を発して行うことになり、性質上適用の余地のない規定を除き、債権執行の規定が適用される。執行裁判所は、法 167 条 5 項により法 48 条を準用して差押えの登記の嘱託をすべきである。売却代金の配当手続については、法 166 条の規定を準用して行うことになる。」*とされる[82]。したがって、この場合には、「その他の財産権に対する強制執行」（民事執行法 167 条）の方法によって行われ、「船舶」に対する抵当権の実行としての競売手続について適用になる船舶執行及び不動産に対する担保実行に関する規定は準用されないことになる。

但し、一般的には、船舶共有持分に設定された抵当権の実行として船舶共有持分のみを目的として競売手続をとることは考えられず、船舶共有持分全部（例えば船舶共有者 A の共有持分及び船舶共有者 B の共有持分＝船舶全体）に対して競売手続きを実施することになる。

(c) 船舶共有持分全部（例えば船舶共有者 A の共有持分及び船舶共有者 B の共有持分＝船舶全体）に対して競売手続きをとる場合

船舶共有持分全部（例えば船舶共有者 A の共有持分及び船舶共有者 B の共有持分＝船舶全体）に対して競売手続きを実施する場合には上記（b）のケースと異なる。すなわち、「当該船舶が共有の場合であっても、競売の対象が共有持分のみではなく当該船舶である以上、単独所有船舶の競売の場合と異なることはなく、当該船舶が共有であることにより提出書類が多少異なるという程度の違いはあるものの、単独所有船舶の船舶抵当権実行としての競売手続と基本的には同じである。」とされる[83]。

したがって、船舶が日本に所在している場合には、船舶の共有持分に対する抵当権の実行としての競売手続（船舶共有者 A の共有持分及び船舶共有者

[82] 深沢利一著「民事執行の実務（中）［四訂版］」（新日本法規）5 頁より引用
[83] この点について、東京地方裁判所民事執行センター不動産執行書記官室不動産受付係宛（船舶の担保実行についても同係にて対応している）、2017 年 12 月 20 日、電話にて確認したところ、一般論ではあるがこのような回答が得られた。

Bの共有持分＝船舶全体を目的とする）は、船舶に対する抵当権の実行としての競売手続と基本的に違いはないと考えられる。

(iii) 船舶が日本以外に所在している場合の競売等の手続きについては調査をしていない。しかしながら、筆者の経験では、船舶共有持分全部（例えば船舶共有者Aの共有持分及び船舶共有者Bの共有持分＝船舶全体）に対して先進国あるいは英国法系の国において競売手続きを実行する場合、「船舶全体」に対する競売手続きと比較して、困難であるという情報に接したことはない。

もちろん、裁判所あるいは弁護士による取扱件数の違いにより、船舶共有持分全部（例えば船舶共有者Aの共有持分及び船舶共有者Bの共有持分＝船舶全体）に対して競売手続きを実施する場合には、船舶に対する抵当権の実行と比較して時間、手間がかかる可能性は否定できない。しかしながら、船舶の共有持分に対する抵当権の実行が、船舶に対する抵当権の実行に比較して法律上困難であるとは考えられない。

(3) 日本籍・内航船・共有船の場合の保険金質権に関する契約、対抗要件等[84]

(a) 保険契約について

日本籍の共有船舶に関する保険契約は、一般的には、次の当事者間において締結される。
保険契約者：共有者のうちの1名（通常は船舶管理人）
被保険者：共有者全員（共同被保険者）
保険者：保険会社

船舶管理人は、原則として船舶共有者の代理人として船舶の利用に関する一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有するが、船舶を保険に付することについてはこの権限の例外であり、これを船舶管理人が行うには、別途、共有者から委任を受けなければならない（商法700条1項2号）。

共有船舶にどのような保険を付するかは、船舶の利用に関する事項であるため、船舶共有者間において特段の合意がない場合、各共有者の持分の価格に従い、その過半数をもって決する（商法693条）。また、船舶共有者間において特段の合意がない場合、船舶共有者は、その持分の価格に応じて船舶の利用に関する費用

[84] (3) 日本籍・内航船・共有船の場合の保険金質権に関する契約、対抗要件等の記載については、藤井卓治氏（三井住友海上火災保険株式会社勤務）から貴重なご意見を頂き同意見を随所に反映させていることについてご紹介させて頂くとともに、同氏に対し感謝を申し上げたい。なお、(3) 日本籍・内航船・共有船の場合の保険金質権に関する契約、対抗要件等に記載についてもその文責はすべて著者が負うものである。

を負担しなければならない（商法694条）ため、船舶共有者間の内部分担としては、保険料についても持分の価格に応じて負担することとなる。なお、保険会社との関係においては、保険契約者が保険料全額の支払い義務を負担する（船舶保険普通保険約款第20条（1））。

保険契約者と被保険者との間の権利関係及びそれぞれの保険契約上有する権利については、以下のとおり説明することができる。共有船舶の共有者のうちの1名（船舶管理人）が契約する船舶保険契約は、部分的に（他の共有者の持分について）保険法8条[85]の「第三者のためにする保険契約」に該当する。すなわち、すべての共同被保険者に保険金請求権が帰属すると考えられる。しかしながら、全損保険金は被保険利益としての所有者利益に基づいて支払われるため、保険証券に記載された共有持分に応じて支払われ、それ以外の保険金は、当該保険金によって填補される損害を被った者（通常は船舶管理人である保険契約者）に対して支払われる。

(b) 保険金請求権に対する質権設定

日本籍船舶の場合、保険金請求権に対する担保設定の方式として、質権設定とするか譲渡担保とするかは自由である。しかしながら、日本籍内航船に関していえば、伝統的に質権設定で対応してきたという歴史があること、質権設定の合意については抵当権設定契約書内において規定可能であって、対抗要件具備手続は保険会社所定のフォームを使用して実施可能であること等の理由により、日本籍内航船の保険金請求権に対する担保設定の方式は、質権設定の方式によることが多い。これに対し、日本籍外航船については、譲渡担保の方式によることも少なくない。

保険金請求権に対する質権設定は、当事者の合意により成立し、質権設定者が保険会社に対する確定日付ある通知をすること又は保険会社から確定日付ある承諾を得ることが第三者対抗要件となる（民法467条、364条）。

実務上は、「質権設定承認請求書」と題する文書など保険会社所定のフォームを使用して質権設定者から保険会社に対する通知及び第三債務者である保険会社の承諾がなされる。当該文書には、質権設定者及び保険会社の記名捺印欄のみならず、質権者の記名捺印欄もあることが一般的であり、対抗要件を具備するという法律上の意義のみならず、質権者の記名捺印によって質権設定の合意を保険会社が確認する手段とするという事実確認の意義もある。質権者が複数いる場合においては、(a) 代表の質権者が当該承認請求書に全質権者を代表して記名捺印する

[85] 保険法第8条は、「被保険者が損害保険契約の当事者以外の者であるときは、当該被保険者は、当然に当該損害保険契約の利益を享受する。」と規定している。

ことにより当該承認請求書を１枚のみ作成した上で、質権者間における協定書を添付する方式もあるが、(b) 質権者ごとに承認請求書を作成する方式が採用されることが一般的である。

共有船舶に関して、当該船舶全体に抵当権を設定し、すべての共有者の保険金請求権に対して質権設定する場合には、保険金請求権全部について質権を設定した旨記載されるが、例えば一人の共有者（例：A 社、持分 80%）の共有持分についてのみ抵当権を設定し、当該共有者の保険金請求権についてのみ質権を設定する場合もある。そのような場合には、当該承認請求書に、質権者が「保険契約に基づく保険金請求権のうち、A 社 80％持分）に限って質権を設定した」旨記載される。

(c) 保険金支払の実施

共有船舶に関しては、「共有船用」のてん補金支払条項が保険証券に添付され、当該条項に従って保険金が処理される。当該条項には、全損の場合には被保険者の被保険利益の割合に応じててん補金をそれぞれに直接支払うこと、全損以外の損害をてん補する場合は、保険契約者に支払うこと、保険契約に基づく保険金請求権に質権が設定されている場合は、質権者に支払うものとすることが記載されていることが一般である。

保険金請求権に対する譲渡担保設定の場合には、保険金支払条項（loss payable clause）が保険証券に裏書きされ、全損金は譲渡担保権者あるいはその指示する者に支払うこと、分損金の場合には、一定金額を超過する金額は譲渡担保権者あるいはその指示する者に支払うこと、一定金額以下の場合には船舶所有者（共有船舶の場合には保険契約者たる共有者あるいは船舶管理人）あるいはその指示する者に支払う（ただし、債務不履行事由が発生した場合にはこの限りでない）ことが記載されること一般である。質権においても、一定額以下の少額保険金を質権設定者に支払う方式（書式）が採用されていることが一般的であるため、同書式により一定額以下の少額保険金を質権設定者に支払われる。

8. おわりに

これまで日本籍船舶に対するファイナンスに関する留意点を記載した文献が必ずしも多くはなかったと思われる。本稿が、日本籍船舶に対するファイナンスに関する留意点を整理する上で一定の役割を持ち、本稿に記載された事項等についてさらに関係者間にて議論されることを期待するものである。

■