

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・運輸施設整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、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、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)、沿海区域(船舶安全法施行規則1条7項)、近海区域(船舶安全法施行規則1条8項)、遠洋区域(船舶安全法施行規則1条9項)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。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うち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、内航船舶か外航船舶かを問わず、船籍港を管轄する法務局に登録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)。船舶が法務局に登録されていることは、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(中村真澄・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Commissioner¹²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ことなく、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して規定している。

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、従物であるか否かを問わず、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）、配當時説（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 卷 § 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]」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