

貸出管理回収実務手続双書

債権・ 動産担保

長野地方裁判所長

永井紀昭

第一勧業銀行法務部顧問

石井眞司

前富山大学教授

林部 實

東京三菱銀行法務部部長

峯崎二郎

三和銀行融資第2部

田井雅巳

編

第2節

船舶

277

船舶にはどのような種類があるか。
また、どのような方式で担保にとるか

- ① 種類……船舶登録制度および船舶登記制度が適用され登記・登録が可能である総トン数20トン以上の船舶と、総トン数20トン未満の船舶とに分類される。
- ② 担保の方式……総トン数20トン以上の船舶については「船舶抵当」(商法848条)の制度がある。

1 船舶の権利関係を公示する制度

船舶は、法律上、動産に属するものであり、不動産ではない。しかし、航海の安全、取締りその他公益上の観点から、そして、その経済的価値、法律上の権利関係の複雑さを考慮して、船舶の所有権その他私法上の権利関係を公示するため、不動産と類似した制度等(船舶登録制度、船舶登記制度)を法律上規定している。

2 船舶の分類と抵当権の設定

船舶登録制度および船舶登記制度が適用されるか否かの観点より、船舶は、登録・登記が可能である総トン数20トン(総トン数の概念については、船舶のトン数の測定に関する法律5条において規定されている)以上の船舶と総トン数20トン未満の船舶に分類される(商法686条1項・2項)。

(1) 総トン数20トン以上の船舶について

(イ) 船舶登録制度

日本船舶(総トン数20トン未満の船舶を除く)の所有者は、日本国内に船籍港を定め、その港を管轄する官庁に備え付けた船舶原簿に登録をなし、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1項、船舶法5条)。

(ロ) 船舶登記制度

船舶の経済的価値、法律関係の複雑さ等を考慮し、船舶に関する私法上の権利関

係を公示するため、船舶登記制度(商法686条、船舶法34条、船舶登記規則6条など)が設けられている。船舶登記は、船舶の私法上の権利関係を公示するのがその目的であり、その制度は不動産登記と類似している。

(イ) 担保設定

① 船舶抵当……船舶は「動産」ではあるが、船舶所有者の船舶取得資金の調達等を容易にするため、船舶をその所有者に使用させながら、これを担保に取得する担保として「船舶抵当」の制度(商法848条)が導入されている。船舶抵当は、不動産に対する抵当と類似しており、商法848条3項によれば、「船舶ノ抵当権ニハ不動産ノ抵当権ニ関スル規定ヲ準用ス」と規定されている。したがって、船舶抵当の性質、内容等は、不動産抵当とはほぼ同様である。

② このような登記した船舶については、商法の規定に基づき、船舶抵当権の設定ができるため、質権を設定することができないが(同法850条)、船舶に対する譲渡担保、仮登記担保の設定は可能である。しかしながら、船舶金融のため船舶抵当という担保制度が完備していること、船舶の所有者は第三者に対して賠償責任、その他の責任を負うことがあるので、ファイナンスとしてはこのような責任を追及されるのを好まないこと等の理由により、船舶に対する譲渡担保、仮登記担保の制度はあまり多く利用されていない。

(2) 総トン数20トン未満の船舶について

① 総トン数20トン未満の船舶は、経済的価格もそれほど大きくはなく権利関係を不動産と同様の方法にて公示する経済的な要請がないこと、公益上の厳格な手続を遵守させる必要がないこと等の理由により、総トン数20トン以上の船舶にみられるような船舶登録制度、船舶登記制度は存在しない。したがって、このような船舶は抵当権の目的とすることはできない。

② 担保設定……総トン数20トン未満の船舶に対して設定される担保は、一般の動産に対する担保設定と同様であり、質権設定、譲渡担保の設定が認められるにすぎず、抵当権の設定は認められていない。質権の設定は、質権者が継続して質物(船舶)を占有することが対抗要件とされているため(民法352条)、そして、動産に対する譲渡担保の担保(このような場合には、譲渡担保設定者に船舶の現実の占有、使用を許すことが実務上必要になる)としての力はそれほど強くない。そして、経済的価値もそれほど大きくないため大規模な資金調達をする必要がないため質権設定、譲渡担保ともあまり多く利用されていない。

278 船舶担保特有の留意点は何か

ファイナンスをなし、船舶を担保として取得する場合、ファイナンスラーとして取得する担保は、一般的には、船舶ファイナンスの担保として、①船舶抵当権、②保険金請求権に対する担保設定、③備船料請求権(収益権)に対する担保設定の3種類が考えられる。以下において、それぞれの担保についての留意点を記述する。

1 船舶抵当

(1) 船舶抵当権を有する者として特に考慮しなければならないのは、「船舶先取特権」の存在である。すなわち、商法842条により、下記の債権を有する者は、船舶、属具およびいまだ受け取らない運送貨の上に船舶先取特権を有し、このような船舶先取特権は船舶抵当権に優先する(同法849条)。

- ① 船舶ならびにその属具の競売に関する費用および競売手続開始後の保存費
- ② 最後の港における船舶およびその属具の保存費
- ③ 航海に関し船舶に課したる諸税
- ④ 水先案内料および挽船(ひきふね)料
- ⑤ 救助料および船舶の負担に属する共同海損
- ⑥ 航海継続の必要によりて生じたる債権
- ⑦ 雇傭契約によりて生じたる船長その他の船員の債権
- ⑧ 船舶がその売買または製造の後いまだ航海をなさざる場合においてその売買または製造ならびに艤装によりて生じたる債権および最後の航海のためにする船舶の艤装、食料ならびに燃料に関する債権

したがって、ファイナンスラーとしては、船舶所有者が船舶先取特権を構成する可能性がある債権について、その弁済期に支払っており、未払いがないかどうかを確認することが重要である。

(2) 船舶には、大小を問わず海難事故が発生する可能性があり、このような事故発生の場合、船舶の運航に支障がないよう、そして、担保価値が減少しないよう、必要な修繕・修理をすることが必要である。そこで、海難事故発生時には、ファイナンスラーとしては、船舶所有者から事故発生の実事のお知らせを受け、修繕・修理が適切になされることを確認することが重要である。

(3) 船舶は、行政上、公益上の目的等から、船舶安全法5条に基づき、日本船舶

は定期検査、中間検査を受けることが義務づけられているので、このような検査を完了しているかどうかの確認も重要である。

(4) 船舶所有者本人が船舶の運航をするのではなく、他社（傭船者）に対し傭船に出している場合、船舶の傭船先の確認も重要である。すなわち、①実際に傭船契約の約定どおり船舶所有者に傭船料が入ってくるかどうかは、傭船者の資力、信用力に委ねられていること、および、②船舶所有者と傭船者との契約上傭船者が支払うべき費用の未払いも、一定の費用についても本船に関するもの（たとえば、定期傭船契約において傭船者が支払うべき燃料油）が本船に対し船舶先取特権を構成することがあること等の理由により、傭船者は重要となる。

2 保険金請求権に対する担保設定

船舶保険には、種々の保険があるが、ファイナンスーとして特に留意すべきものは下記の二つの保険である。

(1) 普通期間保険（船体保険）

船舶所有者が通常の航海に関する事故によって被る損害を填補する保険であり、填補される損害の範囲は、特別約款に記載されている。したがって、ファイナンスーとしては、当該船舶に関する保険証券を熟読することが必要である。たとえば、第6種特別約款では、全損、救助費、修繕費、共同海損分担金等が当該保険により填補される。

この保険については、保険価額、特別約款の内容について留意する必要がある。

なお、当該保険については、保険金請求権に対しファイナンスーを担保権者として質権設定し、同設定後、保険会社に対し通知し、同社より同意を取得し、ファイナンスーが保険証券を保管する。

一般的には、全損の場合の保険金はファイナンスーまたは、ファイナンスーの指定する口座に対して送金され、分損の場合の保険金の一定金額以上の保険金もファイナンスーまたは、ファイナンスーの指定する口座に対して送金されるよう手配する。

(2) P I 保険 (Protection & Indemnity Insurance)

一般の保険では填補されない船舶運航者としての責任を填補する保険であり、日本においては、日本船主責任保険相互組合によって引き受けられていることが多い。填補の範囲は、①第三者に対する船舶所有者または船舶運航者としての責任と船員に対する雇主としての責任(Protection)、および、②荷主に対する積荷の運送人としての船舶所有者または船舶運航者としての責任 (Indemnity) である。

なお、保険金債権に対する担保設定の書式については、[書式278]を参照のこと。

3 傭船料請求権に対する担保設定

船舶所有者それ自体が船舶を運航するのではなく、船舶所有者が、船舶を他人(傭船者)に対し一定期間貸し渡し(定期傭船・裸傭船)、その対価として傭船者から傭船料を取得する場合がある。このような場合には、船舶所有者は、傭船者から受け取る傭船料からファイナンスーに対して元本、利息の支払をするから、ファイナンスーのサイドからみれば、傭船料が自己への返済の財源になるわけであるから、このような傭船料請求権に対して担保を設定することが多い。傭船料請求権に対する担保としては、譲渡担保、代理受領、振込指定が考えられる。

傭船料債権に対する担保設定の書式については、[書式278]を参照のこと。

4 金銭消費貸借契約の留意点

日本の金融機関が日本船を担保として日本法人に対して資金の貸付を実施する場合、日本の金融機関所定の金銭消費貸借契約フォームを使用することが多い。ここで留意すべきポイントは、一般的な期限利益喪失事由に加えて、次の事由を期限利益喪失事由に加えることが多い点である。

- ① 本船が全損になりたる場合。ただし、全損とは、現実全損、推定全損または協定全損のほか、いずれかの国の政府またはその代理機関による拘留、逮捕、没収、差押え、強制徴発、徴用ならびに債権者による仮差押え、差押えも含まれる。
- ② [船舶所有者/借主]が[貸主]の同意なくして、本船を第三者に売却、譲渡または担保として提供し、あるいは、それを試みたる場合
- ③ [船舶所有者/借主]が[貸主]の同意なしに、本船の保険金や収益についての権利を第三者に譲渡し、売却または担保として差し入れ、あるいは、それを試みたる場合
- ④ [船舶所有者/借主]が、本船抵当権設定契約、保険請求権譲渡担保契約または傭船料請求権譲渡担保契約上の義務の一部たりとも、履行を遅滞したる場合

[書式278] 保険金、傭船料債権に関する担保設定契約書

保険金、傭船料債権に関する担保設定契約書

本日(年 月 日), _____ (以下、「本件 Lender」という)と _____ (以下、「本件 Borrower」という)は、次の第1章の通りの事実を確認した上で、次の第2章の通り合意する。

第1章 事実の確認

1. 本件 Borrower は、日本籍船「_____」(船籍港 _____ / 船舶番号 _____)を保有している。
2. 本件 Lender 及び本件 Borrower の間の _____ 年 _____ 月 _____ 日付金銭消費貸借契約書

(このように締結された同契約書及びその都度変更ないし修正されたものを、「本件金銭消費貸借契約」という)に基づき、本件 Borrower は、本件 Lender から同書の条項に基づき借り入れた。

3. _____年__月__日付本船に関する_____ (このように締結された契約及びその都度変更ないし修正されたものを、以下、「本件T/C」という)により本件 Borrower は_____ (以下、「本件備船者」という)に対して、本船を期間____年間にて定期備船に出している。

第2章 合意

第1条 保険金譲渡担保

1.1 本件 Borrower は、本件金銭消費貸借契約上の本件 Borrower が本件 Lender に対して負担している一切の債務（以下、「本件金銭消費貸借債務」という）を担保するために、本船につき、本件 Borrower が加入、締結する保険について、支払われる保険金、返還保険料、その他一切の金銭についての債権（以下、「保険債権」と称する）を、その保険が既に存在していると、将来付保されるとを問わず、本件 Lender に譲渡し、かつ、譲渡することを約する。

本件 Borrower は、本件金銭消費貸借債務が存在する期間、本件 Lender が合理的に要求する保険に本船を付すること、同保険に関する保険料を弁済期までに支払うことを約する。

1.2 本件 Borrower は、本合意書作成の後、直ちに、及び、本船に関する保険について各保険証券が新しく発行され又は更新される都度、速やかに、保険債権に対する譲渡担保設定についての對抗要件の具備に必要な一切の手続をとる。

1.3 上記保険債権の譲渡に拘わらず、PI クラブを除く、保険者からの支払に関しては、保険者が債務不履行事由（本章1.5項において定義されている）が生じた旨の通知を受ける迄、全損の場合の保険金その他の金銭、並びに、全損の場合を除いて、金_____円又は、他の通貨によるそれと同額を超える保険金その他の金銭は、本件金銭消費貸借債務の残高に充つるまで、譲受人としての本件 Lender に支払われ、全損の場合を除いて、金_____円又は、他の通貨によるそれと同額を超えない保険金その他の金銭は、本件 Borrower に支払われる。

ここで、全損とは、現実全損、推定全損又は協定全損を意味する。

本件 Borrower は、PI クラブを除く保険者をして、本項の規定の遵守を担保するために必要とされる一切の手続をとる。

1.4 本件金銭消費貸借債務が存在する期間、全ての保険証券、カバーノート、組合加入証、及び保険債権を証するその他の証券及び証拠は本件 Lender に預託されるものとする。

1.5 全損の場合を除いて、本件 Lender が、譲受人として、本船の保険について受領した又は受領することのできる保険金その他一切の金銭は、本件金銭消費貸借契約第__条または本件金銭消費貸借契約第__条所定の事由（以下、「債務不履行事由」という）が生じていない限り、その金銭の授受・管理等に関し要する一切

の費用を控除して、既に受け取っている場合には、それを本件 Borrower、又は本件 Borrower の指図する者へ支払い、未だ受け取っていない場合には、保険者がこれらの者に直接支払うことについて同意を与える。但し、本件 Borrower が本件 Lender に対し、当該保険事故によって本船が蒙った一切の損傷を修理し、その修理代金を完済したこと、及び、当該保険金が第三者への損害賠償のために支払われるときは、当該賠償が既になされていること、あるいは、当該保険金が本件 Lender 又は保険者より当該修理業者又は第三者に支払われることによって、修理代金が完済され又は損害賠償が完了することになることが立証されない限り、本件 Lender は当該保険金その他の金銭を留保し、あるいは、保険者より、支払を受けた後、留保することができる。

債務不履行事由が生じ、本件 Lender が希望する場合には、本件 Lender が譲受人とし、既に受領し、あるいは、受領し得る一切の保険金、その他、本船の保険について支払われる金銭は、本件金銭消費貸借債務の残高の支払に充当される。

第2条 備船料等債権譲渡担保

2.1 本件 Borrower は、本件金銭消費貸借債務を担保するため、本船について、本件 T/C に基づき本件 Borrower が本件備船者に対して有する備船料請求権等一切の請求権（以下、「本件収益債権」という）を本件 Lender に対して譲渡する。

2.2 本契約書第2.1項による債権譲渡は、原契約に基づく同一性を維持しつつ、本件 Lender が本件 Borrower から譲り受けたものであるから、債権を更改したのではなく、かつ譲渡債権については、この契約に別段の定めがあるもの他は、すべて原契約の各条項が適用される。

2.3 本件 Borrower は、本件 Lender の同意なくして、

- (1) 本件 T/C を解除し、又は合意解除し、あるいは本件備船者からの解除又は中途終了の申出に応じてはならない。
- (2) 本件 T/C に基づく本件備船者の債務ないし責任を免除してはならない。
- (3) 本件収益債権について、本件 Lender 以外に対し、譲渡ないし担保設定してはならない。

2.4 本件 Borrower は、本件 T/C 上の本船の所有者としての義務を負い、いかなる意味においても本件 Lender は本件 T/C の本船の所有者としての義務を負うものではない。

2.5 債務不履行事由が発生した場合、本件 Lender は、一切の本件収益債権を本件備船者から直接取立てることができる。

2.6 本件収益債権の譲渡につき対抗力あらしめるため、本件 Borrower は、本件備船者に対し添付書類1の内容の通知書を送付し、同書に異議なき承諾をさせ、その他本件 Lender が要求する一切の手続をとるものとする。

第3条 その他の合意書

3.1 本合意書の準拠法は日本法とし、____地方裁判所または東京地方裁判所を本合意書に基づく第一審の管轄とする。

以上の合意の証として、本合意書を作成し、各当事者は各一通を保管する。

____年__月__日

(添付書類1)

平成__年__月__日

[本件備船者] 御中

債権譲渡通知書

当社は、日本籍船舶「_____」(以下、「本船」という)に関し、当社を船主とし、貴社を備船者とする____年__月__日付定期備船契約に基づき当社が貴社に対して有する備船料請求権及びその他一切の金銭請求権、損害賠償請求権(以下「本件収益債権」という)を_____に対して譲渡致しましたことを御通知申し上げます。

なお、本件_____銀行株式会社から当社につき債務不履行事由が発生したという通知を受けるまでは、本件収益債権については_____, _____支店内の_____口座(口座番号_____)に対して支払をして下さるようお願い申し上げます。

本譲渡通知書に基づく指示は、_____の同意がない限り、取消し、撤回することができません。

以上

上記譲渡を異議なく承諾致します。

平成__年__月__日

り成立する。この場合、書面にて船舶抵当権設定契約証書が作成されることが多い。実務においては、金銭消費貸借契約証書と船舶抵当権設定契約証書を一つの書面で作成する例もある(この場合には、「船舶抵当金銭消費貸借契約証書」を作成する)。

1 設定契約

船舶抵当権設定契約書においては、少なくとも以下の合意がなされることが多い。

- ① 抵当権設定の合意、被担保債権の内容、船舶の特定
- ② 抵当権設定の対抗要件を具備すること(船舶登記簿謄本をファイナンスに対して提出すること)
- ③ 船舶所有者は、船舶の毀損、海難事故が発生した場合には直ちにファイナンスに通知する。
- ④ 船舶に対しファイナンスが承認する保険を付する(場合によっては、保険金請求権に対する担保設定)
- ⑤ 船舶の備船先についてはファイナンスの承認を取得すること(場合によっては、備船料請求権に対する担保設定)

2 対抗要件

船舶抵当権の設定を第三者に対抗するためには、船舶登記簿に、抵当権設定登記を了することが必要である(商法848条3項、民法373条、船舶登記規則6条など)。

3 内航船建造引当資格について

(1) 内航船建造引当資格の担保価値

現在、日本内航海運組合総連合会(船腹調整委員会)において、「組合員が保有する内航運送の用に供される船舶の船腹の調整」(内航海運組合法8条5号)を行なっている。

具体的な船腹調整方法としては、いわゆるスクラップアンドビルド、すなわち、船舶を建造する者は、既存の船舶の建造引当資格を保有、支配し、これをスクラップ等にすることが必要である、というルール作りを行なっている。

そこで、船舶を建造するためには、自ら既存の建造引当資格を有していない場合は、他社より既存の建造引当資格の譲受けをすることになるため、このような建造引当資格自体に、経済的価値が生まれることになる。

このような建造引当資格は、場合により、船舶の本体価格よりも、経済的価値を有することも少なくない。

(2) 内航船建造引当資格に対する担保権設定

279 船舶抵当権の設定手順はどうか

船舶抵当権は、抵当権設定者(船舶所有者)と抵当権者(ファイナンス)との間の合意、すなわち抵当権設定契約を締結することによ

以上のような経済的価値を有する建造引当資格に対し、ファイナンスはどのような方法により、担保設定することができるであろうか。

以下の二つの方法が考えられるが、双方とも、判例等により確立されたものではないことに留意すべきである。

① 当該内航船に対する抵当権の効力が、当該内航船の建造引当資格に対して及ぶという考え方……この考え方によれば、内航船に対する抵当権設定のみでよく、別途担保設定書を作成する必要はないことになる。

この考え方の根拠となるのは、内航船の建造引当資格は、内航船の船体（主たる権利）の従たる権利であり、主物に対する抵当権の効力は従物に対しても及ぶ、とする民法理論（民法87条2項）の類推解釈をすることにある。

他方、この考え方に対しては、内航船の船体と、建造引当資格は、別々に売買されるとする商慣習があること、日本内航海運組合総連合会は、建造引当資格の譲渡につき、内航船の船体の抵当権者に留意していないこと、などを考慮すると、実務上（商慣習上）、船体に対する抵当権の効力が当該内航船の建造引当資格に対しても及ぶとは考えていないこと等を理由とする反対論も、少なくはないことが予想される。

② 当該抵当権の効力が、当該内航船の建造引当資格に対して及ばないとする考え方

したがって、この問題（当該内航船に対する抵当権の効力が、当該内航船の建造引当資格に対して及ぶか否か）については、議論が分かれる公算は大であり、法律上は不明確であることを前提として、対処すべきであろう。

(3) 内航船建造引当資格に対し別途担保設定契約をする方法

内航船建造引当資格が、私法上の権利といえるかどうか、担保として譲渡しうる性質を有するか否かは必ずしも明確ではなく、したがって、建造引当資格に対する担保設定契約の効力が有効であるか否かは、明確ではない。

しかも、同担保設定の第三者に対する対抗要件の具備は、どのような方法をとれば肯定されるかも、明確ではない。

現在内航海運業界、同業界に対してファイナンスをしている金融機関が最も注意をもっている事項は、規制緩和に基づき内航船建造引当資格が不要になるのではないかとされる点である。

昨今の規制緩和の流れに伴い、船腹調整事業の計画的解消がなされることが閣議決定された。すなわち、平成9年3月28日の閣議決定がなされ、船腹調整事業の計画的解消について次のとおり決定がなされた。

〔国内旅客船事業および貨物フェリー事業に係る需給調整〕

○国内旅客船事業に係る需給調整規制について、生活航路の維持方策等を確立したうえで、遅くとも平成13年度までに廃止する。

○貨物フェリーに係る需給調整規制については、国内旅客船事業に係る需給調整規制廃止の時期に合わせて廃止する。

〔港湾運送事業に係る需給調整〕

○需給調整規制の廃止を含む見直しにつき、平成9年度における行政改革委員会の監視活動およびその結論を踏まえて適切に措置する。

〔内航海運業における船腹調整事業〕

○モーダルシフトの担い手となるコンテナ船およびRORO船は平成10年度末までに船腹調整事業の対象外とする。

○その他の船舶については荷主の理解と協力を得ながら4年間を目途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図ることとするが、同事業の解消の前倒しにつき中小・零細事業者配慮しつつ引き続き検討する。

上記決定（本日現在、内航海運業界の反対等もあり、内航船建造引当資格の取扱いの詳細については不明確である）に伴い、内航船建造引当資格の経済的価値が減少していることは事実であり、上記の法律的性質の不明確さだけでなく、上記閣議決定の影響によりますます金融機関とり内航船建造引当資格に対する担保の取扱が難しいものとなった。

280 船舶譲渡担保権の設定手続はどうか

船舶譲渡担保権は、譲渡担保権設定者（船舶所有者）と譲渡担保権者間の合意、すなわち、譲渡担保設定契約を締結することにより成立する。

1 対抗要件

商法687条によれば、船舶の所有権の移転は、登記をなし、かつ、船舶国籍証書に記載しなければ第三者に対抗することができない。そこで、船舶に対する譲渡担保権の対抗要件として、商法687条の規定に従い、次の手続をとる。

① 船舶登記上、所有権の移転登記をすること……不動産の譲渡担保権については、

登記の原因を「譲渡担保」として所有権移転登記をする方法がある（法務省昭39.4.1民事甲839号民事局長通達「不動産登記記載例」）。したがって、船舶登記の場合も不動産と同様に登記の原因を「譲渡担保」として所有権の移転登記をすることになろう。

② 船舶法10条、11条に基づき、船舶所有者の変更登録申請、船舶国籍証書の書替申請をすること

2 実務上利用されない理由

実務上、船舶譲渡担保権は上記にもかかわらず、それほど頻繁に利用されていない。その理由は下記のとおりである。

- ① 船舶抵当の制度があり、ファイナンサーとしては、担保として船舶抵当を保有できること
- ② 船舶所有者は、船長その他の船員がその職務を行なうにあたり故意または過失により他人に加えた損害の賠償責任を負う（商法690条）など種々の法的責任を負うことになる。このような責任は、一定の範囲内でP I保険により填補されるし、一定の条件のもとで船舶の所有者等の責任の制限に関する法律に基づく手続をとることができるが、これらによってカバーされない損害、損失は船舶所有者の責任となる。そこで、譲渡担保権者は実質上担保権者ではあるが、船舶の所有者として表示されているため、このような所有者としての責任を追及される、ないしは法律上責任を負う危険性がある。
- ③ たしかに、譲渡担保権は、抵当権と比較して担保権者にとって有利な部分もないではないが、前記②のリスクを考えれば、船舶抵当権のほうを利用することになる。

281 建造中の船舶を担保にとる手続はどうか

- ① 商法551条は、登記される船舶に関する船舶抵当権、船舶先取特権の諸規定が、「製造中ノ船舶」に準用される旨規定している。
- ② 製造中の船舶に対する抵当権は、このような製造中の船舶の所有者（抵当権設定者）とファイナンサー（抵当権者）との間の合意により設定される。したがって、製造中の船舶の所有権が発注者に帰属する場合には、発注者が当該船舶に対して抵当権を設定することができる。製造中の船舶の所有権が造船者に帰属する場合には

（船舶建造契約においてはこのように約定されることが実務上大多数である）、造船者が当該船舶に対して抵当権を設定することができる。

1 製造中の船舶の抵当権の性質

製造中の船舶の抵当権は、その完成を停止条件とする抵当権の設定ではなく、製造中の船舶そのものに抵当権が成立し、船舶が完成したときも抵当権は同一性をもって存続する。また、完成後、所有権保存の登記がなされなくても抵当権は完成した船舶の上に有効に存続し、第三者にも対抗できるとされている。

2 注文者による担保設定

(1) 船舶建造契約において、製造中の船舶の所有権が造船者に帰属すると約定されることが実務上大多数であるから、このような場合、注文者は製造中の船舶に対して抵当権を設定できない。

(2) 注文者は、上記の場合、建造中造船者に対して支払うべき分割建造代金を自己のファイナンサーから借入れする場合、担保として自己のファイナンサーに対してどのような担保を提供しているのであろうか。

- ① 注文者は、船舶建造契約上、造船者に対して、①船舶完成後引渡しするよう要求できる権利、②船舶建造契約が解除、終了した場合に注文者が既に支払った代金の返還（refund）の請求権を有する。
- ② そこで、注文者は、自己のファイナンサーに対して、前記造船者に対する①②のrefundの請求権に対する譲渡担保の設定、または、船舶建造契約上の注文者の法律上の地位につき譲渡担保を設定することができる。

282 米国で船舶担保の保全、実行をする場合の合衆国油濁法との関連はどうか

米国 Oil Pollution Act of 1990（以下、「OPA」という）においては、船舶の owner, operator は、過失の有無を問わず、当該船舶により引き起こされた汚染について責任を負うと規定されている。担保権の実行局面で、特に船舶が米国に所在する場合、ファイナンサーは OPA 上の責任を負うか否かについて留意する必要がある。

米国において、OPA が発効する前には、Comprehensive Environmental Response Compensation and Liability Act (CERCLA) が土地等の汚染物質に関する責任を規制しており、船舶による油濁についても当該法律の適用があった。もっとも、現在も、OPA にてカバーされない船舶によるオイル以外の汚染に関しては CERCLA が適用されるといわれている。

CERCLA 上の責任がファイナンスに及ぶか否かに関し、多少判例の積み重ねがあるが、ここでは、簡略にポイントのみを紹介する。

第1に、ファイナンスが現実担保を実行しないかぎり、CERCLA 上の責任を負わないとされていた。しかしながら、1990年の United States v. Fleet Factors Corp. 事件において、危険物質の取扱いに影響を及ぼす立場を示す程度に物件の財務管理 (financial management) に参加しうる場合には、CERCLA 上の責任を負うという判断が出された。当該判決以降、ファイナンスが現実担保を実行しなくても、一定の要件を満たせば、CERCLA 上の責任を負うこともあるという判断をせざるをえなくなった。

第2に、ファイナンスが現実担保を実行した場合、たとえば、船舶の占有を取得した場合または船舶を管理した場合には、CERCLA 上の責任を負うという判断が多い。

以上により、特にアメリカ国内において、担保権の実行、保全する場合には、ファイナンスは OPA 上の責任を負う可能性があることを前提に、個別的に、専門家と相談しながら、担保の保全、実行を実施すべきである。

第3節

航空機

283 航空機はどのような方式で担保にとるか

- ① 航空機抵当法上の航空機については、抵当権の設定が可能である。
- ② 同法上の航空機に該当しないものについては、質権・譲渡担保の設定が認められるにすぎない。

1 航空機

航空法上の「航空機」とは、人が乗って航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機および飛行船その他政令で定める航空の用に供することができる機器をいう(航空法2条1項)。航空機は、法律上動産に属するものであるが、航行の安全、取締りその他公益上の観点から、そして、その経済的価値、法律上の権利関係の複雑さから私法上の権利関係を公示するため、航空機登録制度(航空法第2章、航空機登録規則参照のこと)を設けている。

運輸大臣は、航空法の諸規定に基づき、航空機登録原簿に航空機の登録を行ない(航空法3条)、航空機は同法により登録することができ、登録した場合、①当該航空機は日本国籍を取得し(同法3条の2)、②登録を受けた飛行機および回転翼航空機の所有権の得喪、変更の対抗要件は登録である(同法3条の3)。

2 担保設定

(1) 航空機抵当

航空機取得資金の調達を容易にするため、航空機をその所有者に使用させながら、これを担保に取得することを認めるため航空機抵当法(昭和28年7月20日法律第66号)が制定されている。航空機抵当法2条において、同法における「航空機」とは、①飛行機および回転翼航空機で、②航空法第2章の規定による登録を受けたもの(航空機抵当法2条)をいい、このような「航空機」に対してのみ抵当権の設定ができる(同法3条)。航空機抵当の担保としての内容は、航空機抵当法に規定されている

が、不動産抵当ないし船舶抵当と類似した点が多い。なお、航空機抵当法上の「航空機」に該当しないその他の航空機は、一般の動産に対する担保と同様に、質権設定、譲渡担保の設定が認められるにすぎない。

(2) このような航空機抵当法上の「航空機」については、航空機抵当権の設定が認められているため、質権を設定することができないが(同法23条)、譲渡担保等の設定は可能である。しかしながら、航空機抵当という制度が完備していること、航空機の保有者には種々の責任が発生すること(ないしは、単なる担保権者ではあるが、航空機の保有者としての責任を追及される可能性があること)等の理由により、航空機に対する譲渡担保等の設定はあまり多く利用されていない。

284 航空機担保保有の留意点は何か

航空機を担保としてファイナンスをする場合、ファイナンスとしては、一般的には、ファイナンスの担保として、①航空機抵当、②保険金請求権に対する担保設定、③収益権請求権に対する担保設定を受ける。以下において、それぞれの担保についての留意点を述べる。

1 航空機抵当

(1) 先取特権との関係については、同一の航空機について抵当権と先取特権が競合する場合には、抵当権は、民法330条1項に規定する第1順位の先取特権と同順位とされる(航空機抵当法11条)。

(2) 航空機事故の場合には、航空機所有者をして航空機の今後の運航に支障がないよう、そして、担保価値が減少しないよう、また必要な修繕・修理をするようにさせなければならない。

(3) 航空機所有者が定期的に航空機の検査をしなければならない。

2 保険金請求権に対する担保設定

航空機に対する保険は種々あるが、主として下記の保険が付されている。

- ① 航空機保険(墜落、火災など偶然の事故による機体や装備品の損害を填補する)
……この保険金については、保険金請求権に対しファイナンスへ質権を設定し、同設定内保険会社に対し通知し、同社より同意を取得し、ファイナンスが保険証券を保管する。

- ② 第三者賠償責任保険(偶然の事故により機外の第三者に対し損害を与えた場合の損害を填補する)
③ 乗客賠償責任保険
④ 捜索救助費保険

3 収益請求権に対する担保設定

航空機所有者が航空機を一定期間第三者に対して賃貸している場合、航空機所有者が第三者(賃借人)に対して有する収益債権に対してファイナンスに担保提供(譲渡担保、代理受領、振込指定)する。

285 航空機抵当権の設定手続はどうか

航空機抵当権は、抵当権設定者(航空機所有者)と抵当権者(ファイナンス)との合意により成立する。口頭によっても契約は成立するが、多くの場合、航空機抵当権設定契約証書が作成される。航空機抵当権設定契約の内容は、大部分において船舶抵当権設定契約のそれと同様である。

抵当権の得喪および変更は、航空法に規定する航空機登録原簿に運輸大臣が行なう登録を受けなければ、第三者に対抗することができない(航空機抵当法5条)。したがって、航空機抵当権設定契約後、運輸大臣に対して航空機抵当権の設定の登録の申請をすることになるが、この場合には、申請書にその債権額その他航空機抵当法39条所定の事項を記載しなければならない。抵当権登録申請が適式になされた場合、航空機登録原簿の「抵当権部」に記載するが、順位番号欄に順位番号を、事項欄に登録権利者の氏名または名称および住所、登録原因およびその日付、その他登録すべき権利に関する事項、登録年月日および受付番号を記載しなければならない(航空機登録規則24条2項)。