

論文

# 船舶金融と債権回収をめぐる諸問題(Ⅰ)



島田・瀬野・網谷・平田法律事務所  
 弁護士 瀬野 克久

目次

- I ファイナンスの担保の概要
- II ファイナンスの担保の解除の方法  
 (以上本号掲載)
- III Ownerの倒産
- IV Chartererの倒産

1993年5月25日に、社団法人日本海運集会所の主催により、「船舶金融と債権回収をめぐる諸問題」と題する講演にて当職がスピーチする機会があったが、本稿は、同講演においてスピーチした内容に加筆したものである。

本稿は、船舶金融を担当、関与される方々等に対し、実務的観点から、船舶金融及び債権回収に関する基礎的情報を提供することを意図するものであり、個々の問題について詳細に記載するものではない。

I ファイナンスの担保の概要

1 ファイナンスが船舶を担保として融資を実行する場合、ファイナンスは、当該融資の担保(security)として種々の担保の取得を考えるが、一般的には、次の担保の全部または一部の取得を考えることが多い。

- (1) 本船担保(モーゲージの設定)
- (2) 備船料債権等収益債権、備船契約のアサインメント
- (3) 船舶保険請求権のアサインメント
- (4) その他  
 連帯保証  
 Ownerの発行する株式に対する担保設定

建造中の船舶のファイナンスの特殊性  
 以下において、それぞれの担保取得の内容、方法、対抗要件の具備等につき略述する。

2 本船担保(モーゲージ)の設定

(1) 各国によりそれぞれ異なる船舶抵当ないしモーゲージの制度がある。すなわち、船舶抵当ないしモーゲージの内容、効力、対抗要件の具備方法は、全世界共通ではなく、それぞれの国別に当該国の法律等で規定されており、ある船舶に対し船舶抵当ないしモーゲージを設定しようとする場合には、(a)まず、ファイナンスの対象となる船舶の船籍を確認し、(b)当該船籍国の船舶抵当ないしモーゲージの内容、効力、対抗要件の具備方法を調査、確認することが必要である。

(2) 船籍国が日本の場合

総トン数20トン以上の船舶は、法律上は動産であるが、経済的価値が高く、公法、私法に関する複雑な権利関係が存在するため、船舶登記制度(商法686条、船舶法34条、船舶登記規則6条)及び船舶登録制度(船舶法5条)が設けられている。船舶所有者が船舶金融を受けることを容易にするため、登記した船舶には、船舶抵当権を設定することができる(商法848条)。船舶抵当権を設定するためには、船舶所有者と抵当権者との間で抵当権設定契約を締結し、同設定を第三者に対抗するためには、抵当権設定登記(船舶登記規則1条、不動産登記法117条以下)をすることが必要である。

(3) 船籍国がパナマの場合

- (a) Mortgage Deed を作成し、同 Deed に船舶所有者が署名し、ファイナンスが、Mortgage Deed に添付される Acceptance of Mortgage に署名する。Mortgage Deed の中には、モーゲージ設定条項、被担保債権の内容、船舶所有者の確約事項及び下記 (7) (a)(b) の条項を置くことが一般である。
- (b) 登記方法は、Mortgage Deed に対する船舶所有者の署名及びファイナンスの署名につき公証人の認証、パナマ領事査証（または、アポステール）を取得の上、Mortgage Deed のオリジナルまたは certified copy を、パナマの弁護士に送付し、スペイン語に翻訳したうえで、パナマの弁護士を通じて、パナマの Public Registry Office に登記する。Public Registry Office に登記後、mortgage の Public Deed が返却される。Mortgage Deed は英文で作成されるが、パナマにおいては、スペイン語に翻訳されること等の理由により、約3か月くらいかかる。そこで、費用等がかかるが、在日のパナマ領事館を通してモーゲージの preliminary registration（臨時登記）をすることは可能であり、この場合は、同臨時登記の申請の翌日に、パナマ領事館から certification of preliminary registration of ship's mortgage（モーゲージの臨時登記証明書）が発行される。
- (c) 当職が通常パナマ船に対するモーゲージの設定に関与する場合は、次の文書を受領し、内容を確認することで、同モーゲージ設定の對抗要件具備等の確認作業が終了すると考えている。
- (i) mortgage の Public Deed（スペイン語）
  - (ii) パナマの登記所発行の証明書（スペイン語及びその英訳）
  - (iii) パナマ弁護士のオピニオンレター（適法に登記が終了したことを確認する文書）
- (4) 船籍国がリベリアの場合
- (a) Mortgage Deed その他の文書を作成し、

同 Deed に船舶所有者が署名する。Mortgage Deed の中には、モーゲージ設定条項、被担保債権の内容、船舶所有者の確約事項及び下記(7)(a)(b)の条項を置くことが一般である。

- (b) 登記方法は、Mortgage Deed に対する船舶所有者の署名につき公証人またはリベリアの special agent の認証を取得の上、New York の弁護士経由または直接に New York の Deputy Commissioner Office に登記申請する。登記申請する場合、通常必要とされるのは、次の文書である。
- (i) Mortgage（6部）
  - (ii) Memorandum of Particulars（1部）
  - (iii) Secretary's Certificate of Resolution（3部）
  - (iv) Power of Attorney（3部）
- (c) 登記終了後次の文書を受領し、内容を確認することで、リベリア船に対するモーゲージ設定の對抗要件具備等の確認作業が終了すると考えている。
- (i) Deputy Commissioner Office が発行する Certificate of Ownership and Encumbrances（当該文書には、本船の所有者と登記されたモーゲージが表示される）
  - (ii) Mortgage（Original 1部 / Certified Copy 2部）
- Certified Copy の一部は船舶所有者へ渡し、他の一部は、本船に積む。オリジナルはファイナンスが保管する。
- (5) 船籍国が英国系の国の場合
- (a) 制定フォーム（statutory form）のモーゲージに必要な事項を記入のうえ船舶所有者または代理人が署名する。なお、制定フォーム（statutory form）のモーゲージはきわめて簡単なものであるため、通常は、Deed of Covenants と称する文書を作成する（当該文書には、通常パナマヤリベリアの Mortgage Deed に規定されている条項を含むものである）。

- (b) 制定フォーム (statutory form) のモーゲージを Registrar of Ships に登記する。Registrar of Companies にも所定のフォームの文書に記入した後に登記する。
- (c) 登記終了後下記の文書を受領し、内容を確認することで、モーゲージ設定の対抗要件具備等の手続の確認作業が終了すると考えている。
- (i) レコード後のモーゲージのオリジナル (モーゲージの右上の部分にレコードの表示がなされる)
- (ii) Transcript of Register (同 Transcript の中にモーゲージ登録の表示がなされていることの確認)
- (iii) Deed of Covenants のオリジナル
- (iv) Registrar of Companies に対し登記された証明となるもの
- (6) モーゲージと船舶抵当は明確に異なる。

モーゲージは、一般的には、「抵当権」と翻訳されることもあるが、モーゲージと日本の抵当権は概念が同一ではない。日本の抵当権において認められていない権能がモーゲージに認められており、モーゲージと日本の抵当権は概念が同一ではないことを念頭におく必要がある。

(7) モーゲージの権能

モーゲージとして留意しなければならないことは、①担保 (船舶) の保全としてどのようなことができるか、②船舶所有者ないし借主に関しデフォルトが発生した場合、モーゲージとしてはどのようなことができるかである。これについては、Mortgage Deed に書かれていることが一般的であるから、まず Mortgage Deed をよく読むことが必要である。

(a) 担保 (船舶) の保全

一般的な Mortgage Deed であれば、以下のような条項を置き、モーゲージは、当該条項の内容に従い、担保船舶の保全をなすことになる。

① 保険の付与

船舶保険に関し、Mortgage Deed 上定められている条項を船舶所有者が遵守しない場合、モーゲージは、本船に対し適切な船舶保険契約を締結維持することができる。

② 検査、修繕

船舶の検査、修繕を船舶所有者がしない場合、モーゲージは必要と思われる修繕、検査をすることができる。

③ 船舶に対する船舶先取特権等の消滅

船舶所有者が、本船に対する船舶先取特権など本船をアレストできる権限を有する債権者に対し支払を実行しない場合、モーゲージは、このような債権を立替払いすることができる。

以上の内容の保全手段を採ることは費用を伴うものではあるが、必要に応じて、船舶所有者の承諾なくして、モーゲージは担保船舶の保全を図ることが可能である。

(b) デフォルトが発生した場合、モーゲージとして採りうる手段

一般的な Mortgage Deed であれば、モーゲージとして採りうる手段として、種々の規定を置いている。日本における抵当権の場合においては、抵当権者の権利行使手段は限定されているが、パナマないしリベリア籍、その他の船籍の船舶に対するモーゲージの権限は、これと異なり比較的広範である。そこで、ある Mortgage Deed (原文は英文である) の日本語訳を以下に掲げる。

受戻権喪失

モーゲージは、パナマ共和国または、本船がその時またはそれ以降帰属する国の法律及び規則によってモーゲージに認められている受戻権喪失 (フォークロージャー)、その他の手続におけるすべての権利及び救済方法を実行することができる。

本船の占有取得

モーゲージは、それが可能なときはい

つでも、事前の要求または法的手続によることなく、本船の占有を取得することができる。モーゲージの裁量により、本契約の下で同人が権限を与えられていることをすることもできるし、しないこともできる。

#### 船舶の管理

本船の占有を取得した後、モーゲージは、それが最善であると考えた時間、条項、目的で本船を保有し、賃貸借し、傭船に出し、運航し、またはその他のことをすることができモーゲージが適合すると考えた代理人、支配人、船長、職員、部員、労働者を雇用することができ、そして、このような本船の管理のための傭船料、リース料金、その他の報酬等を回収することができる。

#### 売却

モーゲージは、同人が最善であると思ふ条項、条件にて、海事法、衡平法、法律または制定法により、競売であろうとプライベート・セールであろうと、シールされた入札方式であろうと他の方法であろうと、競売またはプライベート・セールを行う場合には、このような売却通知を、船舶所有者に対して、その最後に知られたる住所宛で、売買契約日の20日以上前の日に、郵送するものとする。

したがって、Mortgage Deed によれば、モーゲージは、単に、競売の申立てをすることができるだけでなく、本船の占有取得、本船の管理、プライベート・セールによる本船の売却をすることが可能である。

#### (8) 後順位モーゲージ設定の場合の留意点

後順位モーゲージを設定するに当たり、留意すべき点は、(a)先順位モーゲージの同意が必要であるか、(b)先順位モーゲージとの協定をすべきであるかである。

##### (a) 先順位モーゲージの同意

当該登録国において、制度上、先順位モーゲージの同意がなければ、後順位モー

ゲージを登録できないか否かを調査することが必要である。

仮に、これが不要である場合においても、先順位モーゲージの契約において、船舶所有者が、先順位モーゲージに対し、「先順位モーゲージの事前の書面による承諾がなければ、後順位モーゲージを設定することができない、これに違反する場合は、先順位モーゲージのデフォルト事由に該当する」旨の規定をおいている場合が多い。このような場合には、船舶所有者としては、後順位モーゲージを設定するに当たり先順位モーゲージの同意ないし承諾を取得すべきである。

##### (b) Subordination Agreement 作成

後順位モーゲージを設定する場合、通常、先順位モーゲージと後順位モーゲージとの利害を調整するためないし権利関係を明確にするため、協定書を作成する場合が多い。この協定書は、Subordination Agreement とよばれることが多い。Subordination Agreement を作成、締結するに当たり、次の諸事項を合意の上、規定すべきである。

- (i) 先順位モーゲージの後順位モーゲージ設定に対する承諾ないし同意
- (ii) モーゲージの優先順位の確認（船舶の売却代金、保険金等の配当方法の規定）
- (iii) 担保権実行につき何らかの制限をおくか。これをめぐり、かなり議論されることが多い。すなわち、いずれかの担保権者が担保実行をする場合、
  - (aa) 他の担保権者に通知をすることが必要であるか。もし、必要とすれば、事前か、事後か。
  - (bb) 他の担保権者の同意をとる必要があるか。これは、後順位モーゲージが担保実行をする場合のみ、先順位モーゲージの同意をとる必要があるとするのか。

### 3 傭船料、傭船契約のアサインメント

#### (1) 傭船料、傭船契約のアサインメント契約

##### (a) 内容

船舶所有者が船舶を所有する場合、船舶を自社にて運航する場合と、他に傭船（定期傭船、裸傭船）に出す場合にわけることが可能である。後者の場合、即ち、船舶所有者が、所有船舶を他に定期傭船または裸傭船に出す場合は、船舶所有者が、傭船者から定期的に受領する傭船料が、ファイナンスに対する元本、利息の返済財源となる。そこで、ファイナンスとしては、船舶金融の担保の手段として、当該船舶に関し船舶所有者が受け取ることができる傭船料債権に対し、をアサインメントの方式により担保設定することが考えられる。

アサインメント契約を締結するに際し、ファイナンスとして留意すべきことは、当該アサインメントの対象が、(i)当該船舶の「ある特定の」定期傭船、裸傭船に基づき船舶所有者が受け取ることができる傭船料債権等のみをアサインしているのか、または、(ii)当該船舶のある特定の定期傭船、裸傭船のみならず、今後当該船舶に関し船舶所有者が締結するであろう「あらゆる」定期傭船、裸傭船契約に基づき、船舶所有者が受け取ることができる傭船料債権等をアサインしているのかである。ここで、(i)と(ii)の相違は、現在締結されている定期傭船、裸傭船契約が解除され、終了した場合には、(i)の場合には、アサインメントの対象となる傭船料債権等が存在しなくなり、その都度、新たに、アサインメント契約を締結する必要があることである。もっとも、(ii)の場合においても、アサインメント契約をその都度締結する必要はないということであり、新傭船者との間において、当該傭船料債権アサインメントの對抗要件を具備する(perfection)必要がある。

##### (b) 形式

Assignment of Earnings または Assign-

ment of Charterhire と称される文書を作成することが多い。

もちろん、パナマ船等においては、Mortgage Deed の中で、傭船料アサインメントの条項を置くことは不可能ではないが、この場合、Mortgage Deed は、多くの場合、船籍国の法律を準拠法として指定しているため、傭船料アサインメントの準拠法が船籍国の法律と同一でよいか否かを検討する必要がある。

英国法系の場合、mortgage は制定フォームを使用することになり、このような mortgage の中に傭船料アサインメント条項を置くことはできず、Deed of Covenants の中に置くことが多い。

リベリア法の場合には、モーゲージが本船以外の財産を担保する事が出来ないため、mortgage の中に傭船料アサインメント条項を置くことはない。

##### (c) 英国法上のアサインメント

傭船料債権等は英国法上 personal property に該当し、personal property に関する legal assignment の要件につき、Law of Property Act, 1925, Section 136 に規定がある。同法によれば、英国法上アサインメントとして有効であるためには、

- (i) 書面 (in writing) による必要があることである。
- (ii) assignor (担保設定者) の署名が必要である。
- (iii) absolute なものであることが必要であり、by way of security only と表示してはならない。傭船料アサインメント契約の準拠法が、英国法の場合には、仮に当該アサインメントが担保のためであったとしても、by way of security only と表示してはならず、absolute なものであることを表示することが必要である。

英国法上のアサインメントが有効な場合、以下の3つの効力が発生する。

- (i) 債務者(傭船者)に対する法律上の権

利がアサイニー（ファイナンサー）に移転する。

(ii) 債務者（傭船者）に対する権利救済方法（remedies）が、アサイニー（ファイナンサー）に移転する。

(iii) アサイニー（ファイナンサー）はアサイナー（担保設定者）が関与しなくても、債務者（傭船者）の債務を消滅させる行為をなすことができる。

(2) アサインメントの対抗要件具備の方法

対抗要件具備方法の準拠法を決定することが出発点であるが、一般的には、傭船者（傭船料の支払義務を負うもの）の国の法律に準拠して、当該アサインメントの対抗要件等を具備しなければならない。アサインメントの対抗要件を具備する方法としては、一般的には、notice/consent をすることが必要であるといわれている。

(a) 傭船者に対する notice（通知）

傭船者（傭船料の支払義務を負うもの）に当該 notice が到達した日が当該アサインメントの対抗要件を具備した日である。この場合、仮に、傭船者が当該 notice の内容を無視して船舶所有者に傭船料を支払ったとしても、傭船者は、もう一度、傭船料を当該 notice の内容に基づき支払う必要がある。notice の内容は、ケース毎に異なるが、一般的には、次の内容が含まれる。

(i) 特定の傭船契約の下で、船舶所有者が受け取るべき傭船料その他全ての請求権を、ファイナンサーにアサインしたことの通知

(ii) 船舶所有者が受け取るべき傭船料その他全ての請求権に関する金員は、特定の口座（ファイナンサーの船舶所有者口座、または Cash Collateral Account 等）に支払うことの指示

(iii) 特定の傭船契約の下での義務は、船舶所有者に残り、ファイナンサーはこのような義務を原則として負わないこと

(iv) 特定の傭船契約の条項を修正、変更、または、特定の傭船契約を解除するには、ファイナンサーの事前の書面による承諾が必要であること

(v) 当該 notice の各条項を変更するには、ファイナンサーの事前の書面による承諾が必要であること

(b) 傭船者から、ファイナンサー宛の consent または acknowledgment

consent または acknowledgment の内容は、ケース毎に異なるが、一般的には、次の内容が含まれる。

(i) notice を受領したことの確認

(ii) notice の各条項に従うこと

しかしながら、傭船者が、このような consent ないし acknowledgment に単に署名してしまうと、当該アサインメントに「異議なき承諾」（民法468条1項、この場合は、傭船者が船舶所有者に対して主張することができる事由を譲受人たるファイナンサーに対し主張できなくなる）をしたと評価される可能性があるため、傭船者が consent ないし acknowledgment に署名する場合に、「当該レターに記載されている事項を除き、傭船者の船舶所有者に対する権利を侵害しない」旨の留保を置くことが多い。

(3) 傭船者の国の法律を調査し、傭船者に対する notice（通知）ないし傭船者の consent 以外に、当該アサインメントの対抗要件を具備するための特別な手続が必要であるか否かを確認する必要がある。例えば、英国法系の国においては、Registrar of Companies へのファイリング、一定の国においては、政府機関の承認、届出、ファイリング等の手続が必要である。これにつき、船舶所有者の legal counsel から、「当該アサインメントの対抗要件を具備するための手続はすべて終了している」との内容の opinion letter を出してもらうこともある。

(4) 傭船料に対するアサインメントにつき、Cash Collateral Account を設ける場合もある

る。Cash Collateral Account といっても、その内容は、ケース毎に異なるが、一例を次のとおり紹介する。

Cash Collateral Account をファイナンスの名で、ある銀行に開設し、ファイナンスが同 Account をコントロールする。

備船料は、毎月、備船者から Cash Collateral Account に送金される。Cash Collateral Account には、次回支払われるべき返済金、金利等の合計額（備船料の支払が毎月であり、ローンの返済時期が毎月である場合）または、次回支払われるべき返済金、金利等の合計額の3分の1ずつ（備船料の支払が毎月であり、ローンの返済時期が3か月毎である場合）を残し、船舶所有者に債務不履行のない限り、残額を、Cash Collateral Account から船舶所有者の指定する口座に送金する。

#### 4 船舶保険に関する担保設定

- (1) 船舶所有者は、海難事故等に対応するため、船舶に対する保険を付けるが、原則として、船舶保険金は、船舶所有者に対して支払われる。ファイナンスの立場からすると、「船舶に対するモーゲージを取得し、これに対する対抗要件を具備したとしても、保険金に対する担保を自動的に取得できるわけではなく、あらかじめ、船舶保険に対する担保設定を取得することは不可欠なもの」となる。
- (2) 保険金に対する担保設定は、質権設定とアサインメントの2つがあるが、本稿においては、保険金に対するアサインメントについて記載する。アサインメントに関しては、概ね、備船料のアサインメントの記述(前記3(1)(c))があてはまるので、繰り返さない。
- (3) まず、担保の対象である保険契約の内容を検討することが必要である。保険契約の内容はすべて重要なものであるが、ファイナンスとして特に重要な事項は次のとおりである。
  - (a) 保険者（十分な信用力があるか、外貨規

制があるか)

- (b) カバーされる範囲の確認
  - (c) 付保額（残債を上回っているか）
  - (d) Assured（被保険者）
  - (e) 保険期間
  - (f) 保険料の支払時期
- (4) Underwriters を直接利用する場合

保険証券 (Insurance Policy) にて上記(3)の内容を確認することが重要である。

対抗要件の具備方法としては、船舶所有者から保険会社 (Underwriters) に対し、Notice of Assignment を出し、Insurance Policy (保険証券) に Loss Payable Clause (保険金支払条項) 及び Cancellation Clause (取消条項) を endorse (裏書) してもらい、当該 Insurance Policy をファイナンスが保管することである。

Loss Payable Clause (保険金支払条項) とは、保険事故が発生した場合、保険会社は、保険金をだれに対して支払うかを表示した条項であり、通常は、「全損の場合には、全額ファイナンスに、分損の場合には、一定の金額以上はファイナンスに支払うこと、これ以外はモーゲージ上のデフォルト事由が発生し、保険会社にこの事由発生を通知する迄は船舶所有者に対して支払うこと」をその内容とする。Cancellation Clause とは、「保険者が当該保険契約を cancel する場合は、\_\_\_\_ 日前にファイナンスに通知をすること」を約束する条項である。

#### (5) 保険ブローカーを利用する場合

##### (a) 船体保険の場合

保険の cover note のコピーを入手して、保険契約の内容（上記(3)の内容）を検討する。

対抗要件の具備方法としては、船舶所有者から保険ブローカーに対し、Notice of Assignment を出し、当該保険ブローカーに Letter of Undertaking をファイナンス宛発行してもらう。

Letter of Undertaking の概要は、

- (i) 本船に対し付する保険の内容を記述する
- (ii) Loss Payable Clause (保険金支払条項) を表示 (Loss Payable Clause のフォームを Appendix A として添付する)
- (iii) 保険契約をキャンセルする場合には、事前にファイナンス宛連絡する (Cancellation Clause)。
- (b) P & I 保険の場合  
Entry Certificate のコピーを入手して、保険契約の内容 (上記(3)の内容) を検討する。  
対抗要件の具備方法としては、船舶所有者から保険ブローカーに対し、Notice of Assignment を出し、当該保険ブローカーに Letter of Undertaking をファイナンス宛発行してもらう。
- (6) 保険の種類
  - (a) Hull and Machinery Insurance  
海固有の危険等から船体等に対して発生する危険を担保する保険である。Institute Time Clauses-Hulls は、ロンドン保険業者協会制定による船舶普通期間保険の標準契約であり、イギリスその他国際的に広く使用されている。
  - (b) War Risks Insurance  
戦争、軍事的行動、水雷その他の爆発物との接触、襲撃、捕獲、だ捕等の危険を担保する保険である。
  - (c) Port Risks Insurance  
係船中の危険を担保する保険である。
  - (d) Loss of Earnings Insurance  
一定の海難事故等により船舶が不稼働状態になった場合に船舶所有者等が被る経済的損失を補填する内容の保険である。
  - (e) P & I Club  
船舶所有者の第三者に対する賠償責任及びそれに伴い生じる費用を担保するための保険であり、船舶所有者ないし船舶運行者としての第三者に対する船主責任及び船員に対する雇主としての責任 (Protection

risks) と海上運送人としての荷主に対する責任 (Indemnity risks) を一定の限度においてカバーする。

(7) その他

(a) Fleet Cover

複数の船舶をフリートとしてカバーする保険があるが、この場合特に留意すべき点は、他の船の未払保険料 (unpaid premium) にて当該船舶の保険金を対当額で相殺されることがあることである。そこで、保険ブローカーがファイナンスに対して発行する Letter of Undertaking において、当該船舶の保険金は、当該船舶の未払保険料 (unpaid premium) とのみ相殺ができる旨を確約してもらう必要がある。

(b) Joint name

船舶所有者とファイナンスの共同名義にて付保することもある。しかし、この場合は、ファイナンスは未払保険料を保険会社に対し支払う「義務」があることに留意する必要がある。

(c) Cut Through Clause

保険者は、再保険にだすこともあるが、保険会社に信用力または保険会社の国での外資規制等の理由により船舶所有者またはファイナンスは再保険先から保険金を直接受領したい場合もある。この場合には、Cut Through Clause と呼ばれる条項を保険証券等に置く。

(8) Renewal 時点での留意点

ファイナンスは、policy/cover note 等において保険期間を知りうる。そこで、保険期間終了に先立ち、renewal されたか否かを確認することができる。

(9) Mortgagee's pollution risks

US Oil Pollution Act 1990 において、“Responsible Parties” に willful misconduct, gross negligence または federal safety regulation 違反があった場合には、oil pollution につき “Responsible Parties” は unlimited liabilities を負うと規定されている。



lender/mortgagee/リースの場合の lessor が “Responsible Parties” から除外されるとの明確な規定がないため、米国内での、担保船からの oil pollution につき、同船舶のファイナンスは、unlimited liabilities を負わないとはいいきれない。特に、ファイナンスが米国内で、占有取得等を伴う担保実行する場合には、特に oil pollution に関する責任を負う可能性があるか否かに付き留意する必要がある。

## 5 保証

ある会社に保証してもらう場合、当該保証人の国の法律を調査し、保証人が保証契約を締結し、履行するために特別な手続をとる必要があるか否かを調査する。特に、下記のポイントを調査する必要がある。

- (1) 外貨規制等の理由により、中央銀行ないし政府機関に対する届出、承認、ファイリングが必要であるか。もし、必要であるとすれば、いつ必要か。
- (2) 保証人の内部手続、当該保証人の取締役会での承認があればよいか、それ以外の手続を必要とするか。

## 6 船舶所有者が発行する株式に対する担保設定

### (1) 目的

船舶所有者が single purpose company の場合には、船舶所有者が発行する株式に対する担保設定を要求するケースもありうる。その目的は、「船舶担保を実行する際に、船舶所有者が発行する株式を他に処分することによりいわば会社売買により船舶担保を実行する選択肢を持つこと」にある。

### (2) 方法

船舶所有者が発行する株式に対し、pledge を設定する方法、その他 charge を設定する方法等、国により種々の制度がある。当該船舶所有者の国ないし担保設定契約の準拠法により、担保設定方法、対抗要件の具備方法を検討することになる。

## 7 建造中の船舶ファイナンスの特殊性

(1) 船舶所有者が造船者と Shipbuilding Contract を締結するにあたり、(i)確実にファイナンスの裏付けを得て Shipbuilding Contract を締結する場合と、(ii)資金調達についてはあまり心配がないため、取りあえず Shipbuilding Contract を締結し、本船のデリバリー段階で資金調達をする場合等が考えられる。上記1ないし6においては、あまり(i)のケースを念頭においていないため、ここでは、(i)のケースを念頭において説明する。

(2) 建造中は、船舶所有者は船舶の所有権を取得していないため（建造中の“船舶”の所有権は造船者に帰属し、デリバリー時に、Builder's Certificate または Bill of Sale を造船者が船舶所有者に交付することにより船舶の所有権を初めて船舶所有者が取得するものである）、船舶所有者はファイナンスに mortgage 等の担保を提供することはできない。建造中の船舶所有者の権利は、Shipbuilding Contract における発注者たる契約上の地位である。そこで、船舶所有者は、Shipbuilding Contract における発注者たる契約上の地位をファイナンスにアサインすることにより、建造中の資金を調達することができる。この場合、Assignment of Shipbuilding Contract and Refund Guarantee といわれる契約を船舶所有者とファイナンス間で締結する。

(3) Assignment of Shipbuilding Contract and Refund Guarantee の対抗要件の具備方法として、一般的には、次の方法をとる。もちろん、造船者の国の法律に基づき、対抗要件を具備する必要がある。

### (a) 船舶所有者の造船者に対する通知

内容は、

- (i) アサインしたことの通知
- (ii) ファイナンスの事前の書面による承諾なくして、Shipbuilding Contract の重要部分の変更、契約解除等することの禁止

- (iii) ファイナンスから造船者に対する Default 通知があるまでは、船舶所有者は、Shipbuilding Contract 上の権利を行使することができる
- (iv) ファイナンスの事前の書面による承諾なくして、当該通知の内容を変更できない
- (b) 造船者の承諾
  - (i) アサインの承認
  - (ii) 造船者が船舶所有者に対して有する権利を侵害しない
- (c) Refund Guarantee のアサインメントの對抗要件の具備についてであるが、Refund Guarantee を発行している銀行への通知または当該銀行の承諾を取得することが必要である。しかしながら、Refund Guarantee の文面において「Shipbuilding Contract の発注者のファイナンスにも効力が及ぶ」旨の規定を置いているケースもある。したがって、Refund Guarantee の文面次第では、Refund Guarantee 発行の銀行に対する通知等をしなくてもよいケースがある。
- (4) 建造中のファイナンスに関する Loan Agreement の特殊性
 

建造中のファイナンスは、一度にファイナンスをするものではなく、Shipbuilding Contract 上の支払期日に応じて、その都度、貸出しを実行する。したがって、次の点に留意することになる。

  - (a) 貸出し実行時期 (Shipbuilding Contract 上に発注者が建造者に支払うべき期日、金額とファイナンスの期日、金額を連動させる。しかし、発注者が当初予定している金額以上を建造者に対して支払うことになっても、ファイナンスの金額を増額しない。)
  - (b) 貸出し実行方法 (ファイナンスから直接建造者の口座へ送金し、当該送金をもって船舶所有者に対する貸付実行とみなされる)
  - (c) 返済方法 (いわゆるブリッジローンとなる場合には、本船のデリバリー時に全額返

済し、パーマネントローンまたは船舶リースに移行することもある)

## II ファイナンスの担保権 (特にモーゲージ) 解除の方法

1 船舶金融を実行したファイナンスとして、資金を回収する局面、方法は多岐にわたる。すなわち、

(1) Loan がスケジュールどおり返済され、モーゲージにより担保される債権がなくなった場合

この場合は、単純に担保解除すればよく、複雑な問題は発生しない。

(2) Loan が期限前返済され、モーゲージにより担保される債権がなくなった場合

この場合も、単純に担保解除すればよく、複雑な問題は発生しない。

(3) 上記(1)(2)以外の場合は、船舶の売却等により、債権回収が図られる。この場合においても、次のケースに分けることができる。

(i) 船舶所有者主導にて船舶売却を行うケース

この場合は、モーゲージ解除のタイミングないし方法が問題となる。

(ii) ファイナンス主導にて船舶売却を行うケース

この場合は、モーゲージ解除のタイミングないし方法に追加して、船舶売買に関する細かな知識、経験が必要となる。

(iii) ファイナンスが担保実行により船舶売却ないし処分を行うケース

## 2 一般の場合のチェック事項

通常、当職が船舶売買にファイナンスの立場からお手伝いする場合は、次の事項に留意することになっている。

(1) 売買契約

\_\_\_\_\_年 \_\_\_\_\_月 \_\_\_\_\_日付 Memorandum of Agreement

Seller: \_\_\_\_\_

Purchaser: \_\_\_\_\_

(2) 10% Deposit の入金確認

- (a) 入金済であるか。
- (b) 10% Deposit の預託銀行は、入金時に remittance instruction を受領しているか
- (c) 金額は
- (d) joint account of Seller and Purchaser 口座開設の手続は終了しているか
- (e) interest bearing アカウントに置くか。  
この場合、利率につき合意ができていますか？ 利息はだれに支払うか
- (f) リリースのタイミングはいつか。Protocol of Delivery and Acceptance を 10% Deposit の預託銀行に提示された時点で、Seller にリリースしてよいか？（ここで留意すべきことは、銀行としては Memorandum of Agreement の規定に拘束されるものではなく、10% の Deposit を預託する際の remittance instruction 等の条件に拘束されるにすぎない。したがって、銀行によっては、上記(b)の条項は重要である。）

(3) 90% の預託の確認

- (a) 入金済であるか
- (b) 90% 預託銀行は、入金時に remittance instruction を受領しているか。

当該 remittance instruction のサンプルを下記に紹介する。

[Remittance Instruction by tested key telex]

On behalf of [ \_\_\_\_\_ ] (the "Buyers"), we [name and address of bank] have remitted the sum of US\$ \_\_\_\_\_ to an account in the joint name of [ \_\_\_\_\_ ] (the "Sellers") and the Buyers with you. The said sum that has been paid, pursuant to a Memorandum of Agreement dated [ \_\_\_\_\_ ] (the "MOA") made between the Sellers and the Buyers, is the balance of the Purchase Price payable in respect of the Panamanian flag vessel " \_\_\_\_\_ " (the

"Vessel") and shall be released to the Sellers, subject to the following terms and conditions:

- (i) if a Protocol of Delivery and Acceptance is delivered to you specifying the Sellers have sold and delivered the Vessel to the Buyers, pursuant to the MOA duly signed by an authorized representative of the Sellers and by one of the following persons on behalf of the Buyers, namely (a) \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ nationality bearing passport No. \_\_\_\_\_, or (b) \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ nationality bearing passport No. \_\_\_\_\_, (c) \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ nationality bearing passport No. \_\_\_\_\_, (you will verify by inspecting his or her passport the identity of the individual executing the Protocol of Delivery and Acceptance, but otherwise we confirm that each such person has authority on behalf of the Buyers to execute the Protocol of Delivery and Acceptance), you shall release the sum of US\$ \_\_\_\_\_ to the order of the Sellers. You shall remit interest to accrue (if any) to the order of the Buyers; and
- (ii) if a Protocol of Delivery and Acceptance has not been delivered to you by \_\_\_\_\_ [ \_\_\_\_\_ P. M.] or such later date as we may advise you by tested key telex, the sum of \_\_\_\_\_ together with interest thereon shall be remitted back to the \_\_\_\_\_ for the account No. \_\_\_\_\_ in the name of \_\_\_\_\_.

- (c) 金額は
- (d) joint account か、Purchaser の account か、口座開設の手続は必要か
- (e) interest bearing アカウントに置くか。この場合、利率につき合意ができていますか？ 利息はだれに支払うか
- (f) リリースのタイミングはいつか。Protocol of Delivery and Acceptance を90% 預託銀行に提示された時点で、Seller にリリースしてよいか？ (ここで留意すべきことは、銀行としては Memorandum of Agreement の規定に拘束されるものではなく、90% の Deposit を預託する際の remittance instruction 等の条件に拘束されるにすぎない)
- (4) クロージング日 (以下の手続ないし必要とされる文書はケースにより大きく異なるため、個々のケースにつき具体的に検討することになる)

出席者 Seller: \_\_\_\_\_  
 Seller's broker: \_\_\_\_\_  
 Purchaser: \_\_\_\_\_  
 その他: \_\_\_\_\_

場 所 Legal Delivery: \_\_\_\_\_  
 Physical delivery: \_\_\_\_\_

手 続

- (a) Delivery の条件 (物理的条件及び文書) が整っていることの確認  
 Delivery Documents:  
 Seller が Purchaser へ交付する下記文書の内容を確認する。
  - (i) Bill of Sale duly attested by a Notary Public, legalized by Panamanian Consul
  - (ii) Commercial Invoice
  - (iii) Non-Lien Certificate
  - (iv) Class Maintenance Certificate
  - (v) Trading Certificate
  - (iv) その他 (予め、どのような文書を必要とするのかにつき合意しておく)  
 Purchaser が Seller へ交付する下記文書の内容を確認する。

- (i) Power of Attorney
- (ii) Minutes of Board Resolution
- (iii) その他 (予め、どのような文書を必要とするのかにつき合意しておく)  
 その他、Protocol of Delivery and Acceptance, Invoice of remaining oils, Notice of Readiness 等の文書が作成される。
- (b) Buyers Rep. が Protocol of Delivery and Acceptance 及び Drawing Slip に署名する権限あることを委任状/Minutes 等にて確認
- (c) 通常クロージングの手続を実施する。
- (d) Purchaser/Seller が現実に Protocol of Delivery and Acceptance に署名する。  
 Purchaser/Seller が Drawing Slip に署名する。  
 Buyers Rep. のパスポート及び署名鑑にて署名の同一性を確認する。  
 下記文書を預託銀行が受領する。

- (aa) Protocol of Delivery and Acceptance
- (bb) Drawing Slip
- (cc) Purchaser の POA (委任状)
- (dd) Purchaser Rep. のパスポートのコピー

前記(a)に Delivery Documents として表示されている文書を Purchaser に交付する。

預託銀行が、10% Deposit 及び90% を Sellers の口座にリリースする。

3 モーゲージ解除の方法

モーゲージの設定方法が各国により異なるのと同様に、モーゲージの解除の方法も各国により異なる。ここでは、パナマ船に対するモーゲージの解除方法について説明する。

(1) モーゲージの解除の方法

Cancellation of Mortgage に船舶所有者のファイナンサー (現在のモーゲージ) または代理人 (代理人による場合は、現在のモーゲージの代表取締役または支配人が委任状

をだす必要あり)が公証人の面前にて署名し、同 Cancellation of Mortgage にパナマ領事査証取得の上、パナマにて同 Cancellation of Mortgage を登録する。

(2) モーゲージの解除のタイミング

モーゲージの解除をすると船舶所有者のファイナンス（現在のモーゲージ）としては無担保の状況になり、船舶所有者に対する与信状況次第では望ましくない場合がある。

(a) ケースⅠ（与信状況が極めて良好な場合）

(i) Cancellation of Mortgage に船舶所有者のファイナンス（現在のモーゲージ）、支配人または代理人（代理人による場合は、現在のモーゲージの代表取締役または支配人が委任状をだす必要あり）が公証人の面前にて署名し、同 Cancellation of Mortgage にパナマ領事査証を取得する。

(ii) Cancellation of Mortgage を船舶所有者に渡す。この場合は、船舶所有者のパナマの弁護士が Cancellation of Mortgage を登録する手続をとる。

(b) ケースⅡ

(i) Cancellation of Mortgage に船舶所有者のファイナンス（現在のモーゲージ）の支配人または代理人（代理人による場合は、現在のモーゲージの代表取締役または支配人が委任状をだす必要あり）が公証人の面前にて署名し、同 Cancellation of Mortgage にパナマ領事査証を取得する。

(ii) Cancellation of Mortgage を船舶所有者に渡さず、船舶所有者のファイナンス（現在のモーゲージ）の弁護士を通じて、パナマへ送付する（船舶所有者のファイナンス（現在のモーゲージ）の弁護士の指示のない限り、登録しないという指示付）。クロージング予定日の例えば5日前に、船舶所有者のファイナンス（現在のモーゲージ）の弁護士が

パナマに指示をだし、同指示を受けて、パナマの弁護士が Cancellation of Mortgage を登録する手続をとる。

(iii) この方法においても、モーゲージの解除から売買代金を Seller が受領するまでには時間的な間隔があり、これを受け入れることができない場合には、下記の(c)ないし(d)の方法をとる。

(c) ケースⅢ [Cancellation of Mortgage の臨時登記 (preliminary registration)]

クロージングの前日に、パナマ領事館に対し、モーゲージキャンセルの preliminary registration の申請をなし、クロージング当日に、パナマ領事館が Certification of the Preliminary Registration of the Cancellation of Ship's Mortgage を発行し、クロージング時に、当該 Certification 及び Cancellation of Mortgage のオリジナルを、Buyers に対し交付する。

この手続は、Panama to Panama の売買、すなわち、買主が本船を購入後もパナマ籍にて登録を継続する場合に限定される。

(d) その他

ファイナンスとして、船舶所有者に対する与信リスクがある場合、担保抹消時点から、貸金回収までの時差を極小にすることを考える。この手段として、当職の経験（パナマ船/London にてクロージング）として次のケースがある。

(i) クロージング予定日の一日前に、pre-closing を実施する。これで、翌日、クロージングを実施することにつき問題がないことが確認される。pre-closing 後、直ちに、Panama の弁護士に、モーゲージの臨時抹消 (preliminary registration of cancellation of ship mortgage) をするよう指示する。

(ii) Panama においてモーゲージの臨時抹消 (preliminary registration of cancellation of ship mortgage) を実施する。その際、Panama Secnaves は、在 London の

Panama 領事館に対し、“Permission for Sale and Preliminary Deletion Certificate”を発行するよう指示する。

- (iii) クロージング予定日に、在 London の Panama 領事館が、Permission for Sale and Preliminary Deletion Certificate を発行する。
- (iv) クロージング時に、Panama の弁護士に、電話にて、「モーゲージの本抹消をするよう」指示する。
- (v) クロージング後、速やかに、London からの指示により、船舶所有者の resident agent が本船の国籍の本抹消をする。

#### 4 売却手続前の調査事項

近時において、モーゲージは、船舶を処分する場合、パブリック・オークションによらず、プライベート・セールないしは、船舶所有者主導による船舶の売却に際し、モーゲージの抹消に同意するのを条件として債権回収をするケースが多くなりつつある。このような場合、モーゲージとして、船舶の売却手続に入る前に調査しておかなければならない事項がある。これらの事項について調査しないで売却手続に入った場合には、種々のトラブルが、後日、発生する可能性があるため、以下の事項に留意すべきである。

##### (1) モーゲージの登録

モーゲージの保有するモーゲージが関係官庁に登録される等により対抗要件を具備しているかどうか確認する必要がある。この確認は、パブリック・オークションを選択する場合においては、特に重要である。

##### (2) 船舶所有者の協力

- (a) 船舶を売却するに際しては、原則として、Memorandum of Agreement への船舶所有者の署名、各クロージング文書への船舶所有者の署名等が必要であるとされている。

ここでは、船舶所有者の署名というためには、船舶所有者の取締役会においてサイ

ン権限を与えられた者の署名であることが必要である。

このように、船舶所有者の協力がなければ通常、船舶売買において、買主サイドが売主に対し提出することを要求する文書を準備できないことになる。このような観点より、平穩に船舶売買を実現するためには、船舶所有者の協力が必要となる。

- (b) もし船舶所有者が本船売却について協力しない場合、モーゲージとしてプライベート・セールを実行することは不可能であるか。例えば、日本船舶に対する抵当権者は、船舶所有者の協力なくして船舶を委任売却することは不可能であると思われる。

しかしながら、パナマにおいては、1984年LAW43. Section13（パナマ商法1527条に追加する条項）は、「当初の Mortgage Deed 上で、債務者がデフォルトになった場合に本船をプライベート・セールする権限をあらかじめモーゲージに付与するアグリーメントは有効である。船舶所有者はこのような代理権をモーゲージに付与しておくことができる」旨規定している。したがって、パナマ籍船舶に対し、モーゲージを設定している場合、その Mortgage Deed において、前記（1984年LAW43. Section13）のような条項の規定がある場合に限り、モーゲージは船舶所有者の代理人として本船をプライベート・セールすることができる。現実には、当職は、あるパナマ籍船舶のモーゲージの代理人として、船舶所有者の協力なくして（船舶所有者の取締役会、株主総会決議及び船舶所有者の署名なくして）、船舶を売却したことがある。このような形式により船舶を売却する場合のネックになる可能性があると思われるポイントは、まだこのような売却方法が一般化していないため、このような手続により船舶を購入することを躊躇する買主が少なくないかもしれないところにあ

る。

(3) 後順位モーゲージの有無

(a) もし、本船に対し後順位モーゲージが登録されている場合、現実的には、このような後順位モーゲージの承諾がなければ本船のプライベート・セールを実行することは不可能である場合が多いであろう。すなわち、船舶の買主の大部分はモーゲージの設定されていない船舶を購入する希望をもっており、逆に言えば、モーゲージの付着した船舶を他へ売却することは困難であろう。かかる観点より、後順位モーゲージの承諾が得られるという状況になれば、モーゲージは本船のプライベート・セールを実行することは困難である。

(b) 後順位モーゲージの登録が、プレリミナリ・レジストレーション（臨時登記）である場合は、どのように対処すればよいか。パナマにおいては、モーゲージはプレリミナリ・レジストレーション（臨時登記）される場合があり、この場合には、6か月以内に本登記がなされる必要がある。6か月以内に本登記がなされた場合に限り、登記の効果は、臨時登記の時期に遡及して発生する。もし、6か月以内に本登記がなされない場合には、このような臨時登記は職権により抹消されることになる。したがって、モーゲージのプレリミナリ・レジストレーションがなされている場合には、6か月以内に本登記がなされたか否かを確認する必要がある。

(4) 船舶先取特権等の処理

通常の船舶売買契約においては、売主は、買主に対しては、本船には船舶先取特権その他の未払債務が存在しないことを確約している。これは、買主が本船購入後、本船に船舶先取特権、その他の未払債務が付着しており、これらに基づき本船がアレストされた場合（もちろんすべての場合に本船がアレストされるというわけではなく、当該差押地の法律等による）、買主が不測の損害を負うことを

考慮したものである。したがって、このような観点より、本船の売主サイドとしては、本船に対する船舶先取特権ないし未払債務につき、事前に処理をしておかなければならない。

この場合の処理としては、

(i) まず、自らが船舶をアレストする権利を有すると主張しているもの、ないしは船舶に関する未払債務について、真に、船舶先取特権等が成立するか否かを調査する。

(ii) その結果、成立することが明らかである場合においては、これらの債権者と事前に和解交渉をすべきである。

(5) 未払税金

国によっては、本船ないし本船の船舶所有者に対する税金が未払の場合は、本船の所有権移転ないし国籍抹消を認めないケースがある。このような場合には、税金が未払状態にあるということは、プライベートセールをするうえでネックになる。したがって、本船ないし本船の船舶所有者に対する税金が全て支払われているのか、そして、もし未払状態であれば、船舶の所有権移転等の障害になるのかを調査する必要がある。

(6) 船舶証書等の確認

例えば、船舶所有者の倒産等により船舶が長期間移動していない場合には、船舶に関する各種必要書類の有効期限がオーバーしているケースもありうる。このような場合を考慮して、船舶に係わる各種必要文書の有効期限等について事前チェックをすべきである。

(7) 協調融資の場合

協調融資によりシップファイナンスを実行する場合は、一般には、協調各行は、それぞれ第一順位モーゲージを有し、協調各行間で担保権（モーゲージ）の保全、実行についての協定をすることが多い。このような場合、モーゲージが船舶のプライベート・セールをするにあたり、このような協定の内容を遵守する必要がある。

5 ファイナンス主導にてプライベート・セールを実行する場合

ファイナンス主導にてプライベート・セールを実行するために、買主がファイナンスに対し保証状 (L/G) を発行するよう要求することもありうる。ファイナンスとしてはこのような L/G の発行をしたくないが、何らかの事由で発行せざるをえない場合、どのような内容の L/G を発行すべきか。

ファイナンスが、仮にその保証範囲が無限定である L/G を発行するとすれば、次のデメリットないしリスクがある。

- 1) 船舶先取特権以外の事由によって本船がアレストされた場合も、保証することになりうる。
- 2) 本船がアレストされることにより発生した一切の損害を賠償することになるので、カーゴ・クレーム、滞船料等についても保証することになり、莫大な額について保証しなければならなくなる。

3) 船舶先取特権を有すると主張する者の権利について、準拋法の下で法律的に船舶先取特権が有効に成立しない場合に買主が和解金を支払ったとしても、これを求償されるおそれがある。

4) 保証期間に制限がない場合、保証債務について消滅時効が成立するまでは、保証責任を負うことになり、ファイナンスは長期間、法律的に不安定な立場にいることになる。

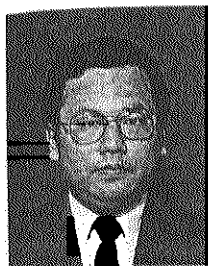
したがって、ファイナンスとしては、L/G によって保証範囲が無限定である L/G を発行すべきではない。すなわち、ファイナンスとして L/G 発行に際し考えることは、下記の内容である。

- ① 船舶先取特権により本船がアレストされた場合のみ保証の対象とする。
- ② カーゴ・クレーム、滞船料は保証外
- ③ 保証期間の限定
- ④ 船舶先取特権が成立するか否かをファイナンスの方で判断できる。

(以下次号)



## 船舶金融と債権回収をめぐる諸問題(Ⅱ)



島田・瀬野・網谷・平田法律事務所  
弁護士 瀬野 克久

### 目次

- I ファイナンスの担保の概要
- II ファイナンスの担保の解除の方法  
(以上117号掲載)
- III Ownerの倒産
- IV Chartererの倒産

### III 船舶所有者 (Owner) の倒産の場合

#### 1 ファイナンスの観点

船舶所有者が倒産した場合、船舶所有者に対するファイナンスは、具体的にどのようなポイントを検討し、これに対応すればよいか、を検討する。多くの場合、船舶所有者に対するファイナンスは、本船に対し、第一順位モーゲージを有するので、このような場合を想定する。船舶所有者に対するファイナンスが、本船に対し、後順位モーゲージを有するにすぎない場合、または、本船に対するモーゲージを有しない場合には、以下の記述の中で該当しない部分があることにご留意下さい。

(1) まず、考えられることは、通常の倒産と同様の措置をとることである。具体的には、次のポイントである。

#### (a) 期限利益喪失通知

ある一定の事実が発生した場合においても、Loan Agreementまたは金銭消費貸借契約証書等の内容により、(i)船舶所有者または借主につき当該ローン契約上の期限利益が当然に喪失されるケースと(ii)ファイナンスが何らかの行為(通知)をすることにより、船舶所有者または借主につき当該ローン契約上の期限利益が喪失されるケー

スの2つに分かれる。特に後者の場合は、期限利益喪失通知を出すか否かを検討することになる。

#### (b) 預金相殺通知

船舶所有者が、当該ローン契約の借主または保証人になっている場合には、当該船舶所有者がファイナンス(銀行の場合)に預金があれば、ファイナンス(銀行の場合)は、預金相殺をするか否か、預金相殺をするのであれば、どのタイミングでするかを検討する。

(2) 次に、ファイナンスは、当該ファイナンスに関し自己が有する担保の保全を検討すべきである。担保の保全に関しては、次のことに留意すべきである。

#### (a) モーゲージ

モーゲージの対抗要件具備等の手続に不備はないかを確認する。その際、ファイナンスは、モーゲージに基づき、どのような行為をすることができるか(その手段を直ちに使うか否かは別問題である)を確認する。

#### (b) マニング会社の確認

船を支配することは、船員を支配することである。そこで、船舶所有者が船員を直接雇用していない場合は、当該船員は、通常マニング会社と密接な関係を有するため、自己のファイナンスしている船舶の船員のマニング会社を知っておくことは重要である。

#### (c) 保険会社の確認

保険料を支払っているかどうか、一般的

な保険が付保されているかを確認する。保険金に対する担保設定は、完了しているかについても確認する。

(d) 傭船者の確認

傭船契約はいつ終了するのか、傭船者の連絡先、傭船料債権に対する担保設定は、完了しているかについても確認する。

(3) 船舶に対する権利行使（総論）

(a) デフォルト発生後、モーゲージがとりうる手段

モーゲージは、受戻権喪失手続、本船の占有取得、船舶の管理、売却等の手段をとることができる。これについては、前記 I ファイナンスの担保の概要 2(7)(b) (本誌第117号) において記述したので、参照して下さい。

(b) ファイナンスは、即座に Public Auction 等の手続をとるか、本船を管理し当面は Public Auction 等の手続をとらないかの決定をする必要がある。

近時の傾向としては、

(i) Public Auction、競売は費用、時間がかかるため、ファイナンスとしては、これを敬遠することが多い。すなわち、裁判所の力を借りることなく、可能であれば、プライベート・セールまたは任意売却の手続をとることを希望することが多い。したがって、本船に対し、Lien を有する者が public auction、競売等の手続をとらない限り、ファイナンスがイニシアティブをとり public auction、競売の手続をとることはそれほど、多くはないであろう。

(ii) 担保実行の際、ファイナンスは、自己がとろうとしている担保実行の方法により自己に Oil Pollution の責任問題が発生する可能性がないか否かを検討するようになった。

(c) ファイナンスが、Mortgage Deed の規定に基づき、当面、本船を管理する場合においても、次の事を決定ないし留意する必

要がある。

(i) 船員の支配（マニング会社）

実質上船員を支配しているマニング会社であり、マニング会社宛に、「(i)船員費を支払うことを確約する、(ii)ファイナンスが、Mortgage Deed の規定に基づき本船を支配する権限を有することの通知、(iii)ファイナンスの指示にしたがって、本船を運行せよとの指示」等を内容とする文書を送付することが考えられる。しかしながら、このような書面を送付することにより、ファイナンスは、船員費の未払につき責任を負う可能性が高いため、ケースバイケースでこのような書面を送付するか否かを検討すべきであろう。

(ii) 本船の運航を継続するか、係船するかを決定する必要がある。

まず、定期傭船契約等が現在有効であり、Charterer が当該契約をキャンセルしない場合は、本船は、当該契約に拘束される可能性が高い。次に、Charterer が当該契約をキャンセルしようとする場合には、ファイナンスとしては、この主張が有効であるか否かを検討することになる。もし、当該主張が有効と判断される場合には、ファイナンスとしては、本船の運航を継続するか、係船するかを決定する必要があるが、係船する場合には、収入は入ってこないが、係船費用がかかり、船の価値減少することは覚悟せざるを得ない。係船しない場合には、本船の運航会社を捜す必要がある。

(3) 船舶先取特権を有すると思われる者との対応

(a) 自らが Maritime Lien または船舶をアレスタする権利を有すると主張しているものないし、本船に未払債務につき、真に、このような権利が成立するのかを調査、検討する。

(b) その結果、成立することが明らかである

場合には、これらの債権者と和解交渉をする。

(4) Public Auction (競売)

(a) 手続法は、法廷地法により実施されるのが原則であるため、船舶抵当権(モーゲージ)の実行手続は、法廷地である差押地の手続法により実施されることになる。例えば、船が香港で差押られた場合には、本船がパナマ籍であろうが、日本籍であろうが香港の手続法により競売が実施されることになる。したがって、本船に対する Public Auction (競売)を実施するには、Public Auction (競売)を実施しようとする国の手続法を調査、確認することが必要である。各国の Public Auction (競売)に関する手続法を調査、確認する際、留意すべき項目は次のとおりである。

- (i) 申請手続は簡単であるか(どのような文書が必要か、委任状は必要か)、予納費用等の支払は必要か。
- (ii) 船価鑑定がなされるか、最低競売価格が決定されるか。
- (iii) 抵当権者への通知はされるか。
- (iv) Public Auction (競売)手続の時間、費用は。
- (v) 船舶先取特権の成立、船舶モーゲージと船舶先取特権との優劣関係に関する準拠法の決定をする場合、どのようなルールを選択するか。
- (b) 日本での競売手続は、本誌第70号「船会社の倒産と債権者の立場III船舶抵当権の実行について(瀬野)」をご参照のこと。

(5) Private Sale (任意売却)

前記II [ファイナンスの担保権(特にモーゲージ)の解除の方法]において既に記述したので、ご参照下さい。(本誌第117号)

2 船舶先取特権を有すると思われる者の観点

(1) 先ず、定期傭船契約上船舶所有者が負担するものには、どのようなものがあるか。定期傭船契約上船舶所有者が負担するものとして

は、通常、「船員の給与、食料、飲料費、船体保険料、PI保険料、修繕費、本船に関する諸税金、消耗品」等がある。

(2) 上記の項目の債権者は、船舶所有者が倒産しているため、船舶所有者から支払を受けることが期待できない。そこで、本船に対する何らかの優先権ないし担保権を有するかが問題となる。ファイナンスとしては、次の(a)と(b)の可能性を考える。

(a) 船舶先取特権等の権利に該当するか。

まず当該債権が船舶先取特権その他本船を差押えする権利に該当するか、否かを検討、確認する。

(i) 本船に関連する者がすべて日本法人であり、本船が日本籍であり、日本に所在する場合

日本法が適用になり、商法842条各号等に該当するか否かを判断する。商法842条は、次の項目は船舶先取特権を構成すると規定している。

商法第842条

左ニ掲ケタル債権ヲ有スル者ハ船舶、其属具及ヒ未タ受取ラサル運送賃ノ上ニ先取特権ヲ有ス

- (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機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機装、食料並ニ燃料ニ関スル債権

国際海上物品運送法19条

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、傭船者が更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は、その債権につき船舶及びその属具の上に先取特権を有する。

船主責任制限法95条

油濁損害賠償保障法40条

(ii) 上記(i)の場合以外

必ずしも日本法が適用になるとは限らないため、船舶先取特権等の成否を決定するにつき、どこの国の法律が適用になるのか、準拠法が問題となる（国際私法の問題）。準拠法が問題といっても、次の2つが問題となる。

差押をしようとする国の裁判所において、船舶先取特権の成否についてどこの国の法律が適用になるのか。

法廷地法（英国法系）（日本においても、近時においては、法廷地法をとる傾向にあり、下級審の裁判例もこれを指示する。）

旗国法

債権準拠地法

その他

船舶先取特権が成立するとしても、船舶抵当権ないしモーゲージとの優先関係を決定するにつきどこの国の法律が適用になるのか。

(b) 留置権（船舶所有者が倒産した時点で船舶を占有している場合）[特に造船所への観点]

留置権には、日本法上、民事留置権と商事留置権があるので、それぞれにつき検討する。

(i) 民事留置権

当該船舶に関する修繕費等の債権を支払ってもらうまで当該船舶を留置するこ

とが可能である。しかし、留置権者は、善良なる管理者の注意義務を負い（民法298条1項）、船舶所有者の承諾なく当該船舶の使用、賃貸、担保設定をすることはできない（但し、保存行為をすることは可能）。

(ii) 商事留置権

民事留置権と基本的には同じであるが、次のポイントで異なる。第一に、船舶は債務者の所有するものであることが必要であること、第二に、債権と物との関係がなくてもよく、他の船の修繕についてまで現在占有中の船舶に留置権を主張することが可能であること、第三に、民事留置権は破産財団に対し効力を失うが、商事留置権は効力を失うことがない。

3 傭船者の観点

(1) 船舶所有者が倒産した場合、本船の運航継続が差押え等によりストップされる可能性があり、傭船者としても無関係ではない。なぜなら、本船の運航継続が差押え等によりストップされると、本船上の貨物の荷主からカーゴクレームまたは運送契約違反の責任を主張される危険があるからであり、傭船者としては重大問題である。そこで、傭船者は当該船舶を使用することはリスクがあるため、当該傭船契約をキャンセルすることができるかが問題となる。

(a) 日本の法律上明文の規定がなく、傭船契約等にも、このような場合を想定する規定をおいていないことが多い。

(b) 傭船者サイドから、唯一拠り所となるのは、「このような船舶は堪航性を欠くのではないか」というポイントである。アメリカでの判例であるが、Morrisey vs. A & J Faith 事件（1966 AMC 71）において、前の航海で発生した債務責任のために差押えられるおそれがあり、そのために航海が遅延するような船舶は堪航性を欠くと判示したのが参考となる。この判例より直ちに、

「船舶所有者が倒産した場合、本船の運航継続が差押え等によりストップされる可能性があり、このような船は常に堪航性を欠き、当該傭船契約をキャンセルできる」とするのは早計であり、やはり、ケースバイケースにて判断をせざるを得ないであろう。

(2) 本船を継続して使用する場合（ファイナンスが依頼する場合）

本船を継続して使用することは、傭船者にリスクがあり、ファイナンスからの依頼にて傭船契約を継続する場合には、傭船者としては、ファイナンスから何らかのレターを取得することを希望する。同レターの内容は、「(i)本船の運航が差押等により阻害された場合はファイナンスが解決する、(ii)傭船者の同意がない限り、ファイナンスは、担保実行をしない」ことが含まれるであろう。

IV 傭船者（Charterer）の倒産の場合

1 ファイナンスの観点

基本的には船主（Owner）の倒産と同様

2 船主の観点

本誌第70号「船会社の倒産と債権者の立場IV Charterer の倒産と Owner の対応策（瀬野）」をご参照のこと。

*It Sounds Stupid*

46

\* 北京の退屈 \*

バトラー氏は、今年九月、初めて北京を訪ねました。折しも、二〇〇〇年のオリンピックの招致をめぐり、北京とシドニーが鏖を削っていたときで、北京の力の入れようは大変なものだったようです。

市内はよく整備され、香港でもよく見かける乞食は一人も見あたりませんでした。11万人を収容するという広大な天安門広場、じっくり見学したら1週間に要するという故宮、6千キロに及ぶ万里の長城など、いずれも体力は要するものの、観光客で賑わうさまは、平和と安全を印象づけていました。

さて、観光疲れで、くたくたになって市内のホテルにたどりついたバトラー氏は、どっとベッドに倒れ込んでいました。ふと見ると、枕元には、五輪の来ない北京の退屈さを予見し、嘆くようなサインが掲示されているではありませんか。

FOR YOUR OWN PROTECTION

The Beijing environment can be deceptively tiring and you may fall asleep more suddenly than usual.

In this case it is better to refrain from smoking while in bed simply for your own protection.

I O C の投票の最終結果は、45対43の僅差でシドニーが勝ち、北京は四年後の招致にかけることとなったのですが、果たして、北京でオリンピックが開催されるまでは退屈な（疲れる？）環境は改善されないものなのでしょうか。