

船舶担保権者の権利行使と法的責任(下)

弁護士 瀬野克久
三井住友銀行法務部 森田晃徳

三 権利行使の過程の各局面においてMortgageeに発生し得る法的責任

1 デフォルト事由発生前

a 承諾の不合理な遅滞

この段階でMortgageeが権利として行うことは、前述の通り、契約書上のコベナンツ規定や事前承諾権を艇子に、対象船舶の価値を維持し、担保権を保全することである。

この事前承諾権の行使にあたり、Mortgageeが特段の理由のないまま不合理に承諾を遅滞し、その結果、対象船舶の運航に支障を生じた場合は、権利の

濫用により事前承諾権が否定されたり、Mortgageeが船主や利害関係人に対して不法行為責任を負う場合があり得る。このよ

うな責任の負担を回避するためには、①Mortgagee設定契約において、不必要に事前承諾権を盛り込まないこと、②事前承諾権の設定が必要となる事項については、契約上、検討期間に制限が加えられないようにすること、③あらかじめ、ファイナンスーにおいて、承諾する場合の基準や、その判断のための社内手続を定めておくことが必要と

なる。とくにシンジケートローンによるファイナンスの場合、事前承諾権の行使について、参加行の意思結集に通常より時間を要するため、注意が必要になる。

b 備船契約等の履行への介入

この段階で、船主による船舶の運航内容が好ましくない場合、Mortgageeとしては、船主に対して、備船先や備船条件の変更または備船契約の解除などを要求したくなる。ところである。しかしながら、第三者が、ある契約について、一方の当事者による契約履行を妨げたり、

契約不履行や契約解除を教唆したような場合、当該契約の相手方より不法行為責任を追及され

る余地がある。したがって、①備船者等との間であらかじめ一定の介入権を合意している場合、②当該備船契約等の締結・履行がMortgagee設定契約書のコベナンツに明確に違反する場合、または③対象船舶の価値を著しく損なうような形で対象船舶が運航される場合などを除いて、Mortgageeとしては、備船者等の権利を害するような介入を行うべきではないということになる。

c 船舶運航に関する事細かな

コントロール

デフォルト事由の発生前とはいえども、船主の信用悪化の場合や対象船舶の価値維持が必要と判断した場合には、Mortgagee

は対象船舶の運航に関して、つい細かくコントロールを及ぼしてしまいがちである。とくに国内のファイナンスにおいて、これまで銀行が債務者企業に役員を派遣するなどしてその経営に関与してきたことや、銀行が担保物の取扱いに口を出す場合もあることを考慮すると、むしろそれが自然という感覚も一部にはあろう。しかしながら、Mortgageeが船舶の日常的な運航にまで事細かく介入した場合には、実質的な船舶の運航者はMortgageeであると認定される余地を生むことになる。そして

目次

一 問題の所在

- 1 船舶ファイナンスの特色
- 2 パナマ法と英国法に関する議論の実益

二 担保権者 (Mortgagee) による権利行使の過程

- 1 船舶ファイナンスにおける担保
- 2 デフォルト事由発生前 (信用不安発生前・契約違反前) — 担保権の保全
- 3 デフォルト事由発生時 —
- 4 デフォルト発生時 —

Mortgageの実行

て、その介入の内容が不適切であったことにより対象船舶が海難を発生した場合、Mortgageeが海難による被害者から不法行為責任の追及を受けたり、海事規制上の責任当事者として法定の責任を負う場合もあり得る。なお、この過程で生じた海難について、一部には、「Mortgageeがファイナンスを通じて船主による船舶の取得を可能にした」ことや、担保権を楛子に「実質的に船舶をコントロールした」ことを理由として、ファイナンスにレンダブライアビリティというものを問う議論

三 権利行使の過程の各局面においてMortgageeに発生し得る法的責任

- 1 デフォルト事由発生前
- 2 デフォルト発生時①—船舶の占有取得・運航
- 3 デフォルト発生時②—アレス
- 4 デフォルト発生時③—私的売却
- 5 司法手続による競売

四 終わりに

(以上本号)

がある。しかしながら、ファイナンスであったことあるいはMortgageeを有していたことから、海難との因果関係や、潜在的に船舶をコントロールしていたという評価を導き出し、それを端緒として、Mortgageeに責任を追及することは、単にディーポケット狙いの安易な議論であり許容し難い。船舶という担保物の特殊事情、すなわち、担保権者が担保物そのものを十分にモニタリングできない事情や、管理状況によって担保物の価値が大きく毀損する余地を勘案すると、Mortgageeが、担保物の価値保全のために、船舶の運航に関心をもち、相当程度に介入することは、正当な権利行使の発露と言えるが、そのような権利行使に対してレンダブライアビリティを問う極端な議論は、ファイナンスを萎縮させる弊害を生む。Mortgageeが対象船舶の惹起した海難について不法行為責任を問われる局面は、あくまでもMortgageeが担保権の保全に必要な程度を著しく超えて、船舶の運

航の仔細に介入し、その過程で不適切な運航を指示した結果、海難が発生した場合に限られるべきである。

2 デフォルト発生時①—船舶の占有取得・運航

a 運航管理者としての責任(i) — 契約・海事規制上の責任

まず、パナマ法では、船舶の占有取得・運航権の行使が許容されるための要件として、形式的にこのような権利がMortgagee設定契約書に明記されていることのほか、その権利の行使が必要であることが求められる(注1)。したがって、担保物の価値に影響を与えない軽微なデフォルト事由が発生しただけの段階で、占有取得・運航権を行使すると、権利の濫用と認定される余地を生じる。もつとも、後述のように、Mortgageeは船舶の占有取得・運航のために、相応のリスク負担と費用負担を覚悟する必要があることを考慮すると、船舶運航管理を通常業務としないファイナンス

が、安易にこれらの権利行使を行うとは考えられず、現実にこの権利濫用の問題が生じる局面はほとんどないと解される。

Mortgageeが船舶の占有取得運航権を行使した場合、対象船舶はMortgageeの占有下に入り、その管理により運航がなされる。したがって、船舶の占有取得運航時においては、Mortgageeは単なる担保権者の地位にとどまるものではなく、船舶の運航者として、あるいは船舶の占有や運航に関する範囲で船主としての取扱いを受ける。そのため、Mortgageeが各種海事規制法の責任当事者となる。

また、占有取得・運航を行う場合のMortgageeは、パナマ法では財産管理人と類似の地位に立つとされ(注2)、合理的な注意をもって船舶を運航する義務を生じる。しかしながら、Mortgageeは自らの出捐において、船舶の運航管理を行うものではないから、船舶の収益を越えて運航管理の費用を負担する義務を負わない(注3)(注4)。

英国判例においては、Mortgageeの地位が財産管理人と同

等であるとしたものは見当たらないものの、この場合のMortgageeは、信託受託者としての信任義務ではなく、合理的な注意義務を負うのみとされ、具体的にはパナマ法と同様の義務を負担する(注5)。

なお、船舶占有取得・運航時のMortgageeによる既存備船契約の取扱いについては、英国法においても、パナマ法においても、Mortgageeは、船舶占有取得・運航権の行使に備船者の承諾を要しないが、対象船舶にかかる義務や負担に服するとされ、船主に代わって、既存備船契約を履行する義務を負う。しかしながら、Mortgageeは、船主による備船契約等の履行について、保証人となったり、担保権者として固有の義務を負担するものではないことから(注6)、占有取得前の船主の契約不履行について、責任を負うこととはない。また、Mortgageeは、いかなる場合も既存備船契約に服するわけではなく、パナマ法においては、その存続が

Mortgageeの担保権を害する場合は、既存備船契約に拘束されないこととされる(注7)。また、英国判例においては、パナマ法と同様に、既存備船契約がMortgageeの担保権を害する場合のほか、Mortgagee設定時において、対象船舶が備船の対象となっていないことをMortgageeが了知していた場合でも、①船主が既に備船契約の履行を放棄し、または②履行ができない場合には、既存備船契約に拘束されないとする(注8)。このような場合には、そもそも備船者の権利がMortgageeの占有取得・運航を理由として侵害されたことにはならないからである。

なお、既存の備船契約が裸備船契約の場合には、船舶の占有と運航権は、既に備船者に付与されていることになるから、Mortgageeが裸備船契約に服しながら占有取得・運航権を行使することは困難になる。パナマ法では、裸備船契約の場合でも、Mortgageeは占有取得・運航権の行使が可能とされるが

(注9)、もともと占有と運航が裸備船者によってなされていることを考慮すると、そのような権利行使が必要となる局面は限定されると思われる。また、船主に代わり備船料を收受する以外に、運航権の行使の効果を見出しにくい。

その他、既存備船契約にかかる留意点としては、Mortgageeは、運航の過程で対象船舶がアレストを受けることにより、備船契約の履行に支障を来さないよう、P&I保険を付保し、アレストを受けた場合は、保証状の発給を受けることで速やかにアレストの解除を得ることも必要になろう。

b 運航管理者としての責任(ii) — 不法行為責任

Mortgageeによる対象船舶の運航時に、対象船舶が第三者に損害を与えた場合、Mortgageeは船舶の運航者として、その責任当事者となり得る。したがって、衝突・座礁等の海難への対策として、適正なP&I保険を付保するほか、適切な運航管理を行うことが必要になることは

言うまでもない。

とくに、対象船舶が原油タンカーのケースで、Mortgageeの運航時に海難による油濁を発生した場合、Mortgageeにとって重大なリスクとなる。油濁責任については、米国のOil Pollution Act of 1990（一九九〇年米連邦油濁防止法）、International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage（油濁民事責任条約）などが、原油タンカーの船主または運航者を責任当事者として、油濁損害について無過失責任を課するとともに、その責任限度額についても、通常の船主責任の限度を超えて巨額な金額を設定している（注10）。また、かかる油濁関連法は、大規模な油濁事故が発生する度に、厳格化が図られるきらいがあり、リスクの度合いは今後とも大きくなる傾向と言える。

このように、Mortgageeが船舶の運航者として扱われ、油濁責任を問われるリスクを考慮すると、例えば対象船舶が原油タンカーのケースにおいて、

Mortgageeが、担保権の行使として船舶の占有取得・運航を行う事態はあまり想定しにくい。

○ 占有取得・運航時の船体価値の維持

占有取得・運航はMortgageeによる担保保全または債権回収のために行うものとはいえ、前述の通り、Mortgageeは財産管理人としての立場も担うことから、Mortgageeが、対象船舶を通常の損耗を超えて毀損する形で運航することは、船主や後順位Mortgageeの権利を侵害することになり、許容されない。例えば、対象船舶を違法な取引に従事させたり、特段の理由なく必要な船体保険を付保しなかったり、堪航能力が悪化したまま船体を放置して、その価値を毀損することなどがこのような場合に当たると考えられる。

なお、占有取得・運航によっても、Mortgageeは、船主や後順位Mortgageeに対して、信託の受託者としての信任義務までを負うものではなく、合理的な注意義務の範囲で船舶の維持を行えば足りるとされる（注11）。

また、前述の通り、Mortgageeは自らの出捐において、船舶の運航管理を行う義務までを負うものではないから、対象船舶の運航による収益を越えて、船体価値維持のための費用を負担する義務を負わないとされる。他方、Mortgageeは、途中で船舶の運航管理またはその占有を放棄すること、船体価値を維持する義務を免責されることにならない（注12）。

d 収益金等の管理責任

Mortgageeは対象船舶について占有取得・運航を行っている期間、対象船舶の果実（運航による収益金等）を受領することになるが、これらの収益金について、Mortgageeは船主および船舶の利害関係人に対して一定の管理責任を負担する。

対象船舶の果実の管理責任については、現実に收受した収益金を管理する義務（不適切な資金の消費や散逸を防止し、適正な帳簿を作成する等）にとどまらず、対象船舶を適正な方法で運用する義務、すなわち対象船舶が得べかりし収益金のうち

Mortgageeの責めに帰すべき事由により收受できなかったものを補填する義務にも及ぶとされる（注13）。ここで、適正な運用の程度は、Mortgageeによる対象船舶の運用として可能な範囲に限定され、例えば船主による運用と比較して悪い条件で運用する場合であっても、そのような運用がMortgageeにおいて対象船舶の価値や安全運航を維持するためにやむを得ない選択であれば、義務違反を生じないとされる（注14）。また、Mortgageeが相当の努力をしたにもかかわらず、より好条件の運用情報にアクセスできなかったがために、結果的に運用条件が最善のものとならなかったような場合には、義務違反を生じないとされる（注15）。

以上の通り、実際にMortgageeが船舶の占有取得・運航を行う場合、多種多様な責任が発生し得ることになる。したがって、占有取得・運航権を行使するMortgageeは、これらの責任に耐えるために、船舶管理に相当のノウハウを備え、出費を覚

悟することが必要となる。現実にはそのような要件を満たすファイナンサーは多くなく、大半のファイナンサーにとって、船舶の占有取得・運航の権利を行使することは少ないものと解される(注16)。

a Receiverの選任

これらのMortgageeの責任を回避するため、対象船舶の占有・運航について、英国法に基づきReceiverの選任が行われる場合がある。

Receiverは、船主の代理人(Deed of Covenantsの規定により選任される場合)または裁判所の代理人(執行手続下において裁判所により選任される場合)として、対象船舶を占有・運航することから、Receiverの注意義務違反は、Mortgageeの義務違反を構成しない。他方で、Receiverは、Mortgageeの指示管理下に置かれるわけではないため、担保権実行の手段としては、自由度を欠くことにもなり得る。

f Equitable Subordination

米国法では、Mortgageeが契

約不履行責任や不法行為責任を負担し、その結果損害賠償義務を負う場合以外にも、衡平上の観点から、Mortgageeがその行為の責めを負担する場合があります。

例えば、米国連邦倒産法では、裁判所は、特定の債権者の倒産債権の全部または一部を他の倒産債権に劣後させたり、ある倒産債権の担保を財団に譲渡することを命じることができる(注17)。この法理は、Equitable Subordination(「衡平による劣後」と呼ばれるものであり、特定の債権者が不当な行為をなした結果、不公正な利益を得たり、他の債権者が不当に不利益を被った場合に認められる。典拠事例としては、倒産者の内部関係者が、倒産直前に倒産者と取引を行い、その結果倒産者の債務が増大する一方で、当該内部関係者が不当な利益を得ていたような場合に、内部関係者が倒産者に有する債権を倒産手続上劣後に取り扱うようなケースが挙げられる。

船舶ファイナンスにおいて

も、例えばMortgageeが適正な注意義務を果たさないまま船舶の占有取得・運航を行った結果、海難を生起し、他の債権者の利益を著しく損なった場合には、船主の倒産手続の中でMortgageeの債権や担保権についてこのEquitable Subordinationの取扱いが行われる可能性も否定できない。

日本の金融機関が通常関与する船舶ファイナンスの事案においては、米国法人が関与する事例は限られると思われるが、米国法人以外にも米国において営業所または資産を有する法人は、米国連邦倒産法に基づいて倒産手続の申立てを行う資格があることに留意したい。すなわち、対象船舶が米国に寄港したところで、船主や対象船舶にかかる債権者がこのEquitable Subordinationの法理適用による便宜を企図として、あえて当地で倒産手続の申立てを行うシナリオである。なお、現状の英国判例では、幸いにもこのようなEquitable Subordinationの法理は一般的なものではないとき

れる(注18)。

3 デフォルト発生時②—ア レスト

a 不当アレスト(既存備船契約の妨害)

船舶は備船者による船舶の利用や貨物の運送に供されていることから、Mortgageeがアレストを行う場合、これらの利害関係人の権利との調整が必要になる。

この点、私的売却や司法手続による競売は、その前提として、まずアレストにより対象船舶の航行を差し止めることが不可欠となることから、本来Mortgageeは、既存備船契約を斟酌することなく、アレストを行うことを許容されるべきであり、その場合、アレストによって損害を被った備船者の救済は、備船契約不履行を根拠に、別途船主に対する損害賠償請求を認めることで図られる。しかしながら、アレストによる船舶の航行差止めは、備船者による船舶の利用に重大な障害をもたらす、船主による賠償も現実に

は十分な救済を備船者に与えるものではない。また、Mortgageeが、船舶の航行を差し止める手段としては、アレスト以外にも、占有取得・運航により、constructive possessionを得る方法もある。

このような事情もあり、英国判例やパナマ法においては、Mortgageeの権利は、アレストについて一定の制約を受けている。なお、このような既存備船契約による制約については、判例上も、アレストとそれに次ぐ私的売却をとくに区別せず議論するものが多いことから、ここでも、私的売却の局面での既存備船契約による制約について、併せて議論する。

まず、英国判例においては、Mortgage設定時に対象船舶が備船の対象となっていることをMortgageeが了解していた場合とそうではない場合に分け、前者の場合においては、Mortgageeによるアレストは、既存備船契約の存在により制限され、それに次ぐ私的売却において、既存備船契約が買受人に承

継されるよう売却がなされる必要があるとされる(注19)。そして、①既存備船契約がMortgageeの担保権を害する場合、②船主が既存備船契約を履行しない、または③履行できない場合に限り、これらの制限なくアレストや私的売却ができることとされる(注20)。他方、Mortgage設定時に備船の対象となっていないことをMortgageeが了解していなかった場合は、通常Mortgageeは制限なくアレストや私的売却を行うことができる。ただし、この場合でも、判例には、既存備船契約がMortgageeの担保権を害する場合に限り、アレストや既存備船契約の負担がない形での私的売却が可能とするものがある(注21)。

一方、パナマ法においては、既存備船契約の取扱いに関する限り、アレストや私的売却にかかるMortgageeの権利は、英国判例よりも制限されていると解すべきである。アレストに関する制約の具体的な内容については、パナマ法上の明確な議論が見当たらないが、同法の法文

上、私的売却においては、通常既存備船契約が買受人に承継されるとされたり(注22)、Mortgageeは私的売却に際して発生した損害について責任を負うと規定される(注23)からである。もっとも、パナマ法においても、既存備船契約がMortgage設定後に締結され、その内容が不当に不利な内容であったり、Mortgageeの担保権を害するものである場合、Mortgageeは、既存備船契約にかかわらず、対象船舶をアレストし、その負担がない形で対象船舶の私的売却を行うことができるとされる(注24)。

9 Quiet Enjoyment違反

このような権利行使の制約に反して、Mortgageeが、アレストを行った場合、執行裁判所に対するアレストの申立てが可能であったとしても、事後的に備船者から対象船舶の解放やアレストの中止を求める手続の申立てを受けたり、損害賠償請求を受けることとなり得る。

この点、国内の不動産担保に慣れ親しんでいるファイナンサーとしては、登記を受けた抵当権者が、対象不動産の利用関係に制約を受けることなく、競売の申立てを行えるという感覚がそのまま通用しないことに注意が必要である。国内の不動産の場合は、通常競売に際して、貸借人等による利用を差し止めなくとも、担保物件が散逸するおそれはないため、その利用関係を存続させたままで、競売手続を進行させることは可能と言えるが、船舶の場合には、事情が異なる(注25)。

備船者にとっては、対象船舶にMortgageが設定されている場合、船主のデフォルトによって突如対象船舶がアレストを受けたり、所有者が変わってしまったなどの悪影響を受けることになるので、Mortgageが付着していない船舶が好ましい。ところが、船舶の建造または取得に巨額の資本投下が必要となることを考慮すると、Mortgageが付着していない船舶はむしろ稀有と言える。このため、備船者としては、備船の権利を維持安定させるために、Mortgageの

設定を一律に禁止することは現実的ではなく、Mortgageの設定は認めつつも、Mortgageによる権利行使をあらかじめ制限しておくことが次善の策となる。

このように、Mortgageの権利に制限を加えることは、本来はファイナンスの了解を得られるものではないが、備船者に高い信用力のある場合は、ファイナンスとしても、権利の制限の排除より、まず備船者を確保することが優先になり、これを了承する場合がある。また、前述の通り、備船者が存在する状況でMortgageが無闇に対象船舶のアレストを行うと、備船者との紛争を惹起することにもなり得ることから、ファイナンスにとつても、アレストを始めたとしたMortgageの実行の順番について、あらかじめ備船者と合意を得ておくニーズはある。

このような事情から、備船者とMortgageが、ファイナンスの当初において、書面（“Quiet Enjoyment Letter”と呼ばれる。

以下「QE」という）により、所定の条件が具備されるまでは、Mortgageの実行を行わない旨、逆に、所定の条件が具備されれば、備船者はMortgageの実行に異論を唱えない旨を約する場合がある。具体的にはかかる書面において、通常次のような事項が定められる。

① Mortgageは、金銭消費貸借契約書 (Loan Agreement) 等に定めるデフォルト事由が発生し、Mortgageを実行することを決定した場合、備船者に通知を行うこと。

② 備船者は、船舶の買受人を自ら探索できること。

③ Mortgageは自ら船舶の買受人を探索できるが、当該買受人への売却については、備船者の承諾を必要とすること。

④ 備船者の承諾を得た場合を除き、Mortgageは船舶のアレスト、私的売却または競売を行わないこと。また、私的売却に際しては、備船者が同意する者に対して売却を行うこと。

⑤ ただし、次の場合には、QEにかかわらず、Mortgage

は権利行使が可能となること。

(i) 対象船舶について拿捕、没収、沈没その他の全損事由が発生した場合

(ii) 備船者が、当該備船契約に違反した場合

(iii) 備船者が、備船料債権の譲渡に関してMortgage宛てに承諾した事項に違反した場合

(iv) 一定の期間内に対象船舶の買受人が決定しない場合

このようなQEが合意されているにもかかわらず、MortgageがQEに反してアレスト等の権利行使を行った場合には、単なる不法行為責任を負担することとどまらず、契約不履行責任を負担することになる。とくに、QEが英米法を準拠法とする場合は、日本法上の契約不履行責任と異なり、帰責事由の有無にかかわらず、契約不履行者に賠償責任が認められる場合がある。ので、注意が必要である。したがって、Mortgageとしては、QEによる権利行使の制限を甘受してもなお当該備船者を確保することがファイナンスの条件として妥当か、あるいはQ

Eに定める自らの義務が、デフォルト事由が発生しているような状況下で、難なく履行できるのかなどをよく見極める必要がある。

また、デフォルト事由発生時には、船主が堪航能力を維持できなくなったり、対象船舶に弁済未済の海事請求権が累積して、海事請求権者から対象船舶のアレストを受けるなど、船主側に備船契約上の義務違反が生じやすい状況となる。その場合、備船者は、備船契約の条件に従い、備船契約を解除し得ることになるが、QEを締結している事案において、このような事態が発生し、備船契約が解除されてしまえば、Mortgageにとっては、本来QEの見返りであったはずの備船者の確保を肝腎な時に達成できないことになる。

このため、QEにおいては、MortgageがQEに違反しない限り、備船者は備船契約の各規定にかかわらず、備船契約を解除しない」という規定を設ける必要もあろう。

なお、筆者らは、これまで、(あくまでもドラフトの段階ではあるが) Mortgageeに備船者が了承する買受人を探索する義務を負わせる条項や、買受人が現れない場合には、Mortgagee自身が買受人となるような条項が盛り込まれたQEを見たことがある。しかし、このような条項は、一方的に備船者側の有利な内容である上に、船舶マーケットへのアクセスが乏しく、あるいは船舶の取得に際して業法上の制約を受け得るファイナンスにとつては、実際には履行困難な内容であり、安易に承諾すべきではない。

4 デフォルト発生時③—私的売却

a 既存備船契約の妨害
前述の3a「不当アレスト」で議論した通りである。

b 適正な条件によらない売却
私的売却においては、買受人の選定や売却条件の決定を通じて、Mortgageeの裁量が入る余地が大きい。また、Mortgageeが決定する売却条件は、船主や

後順位者の利益を左右することから、Mortgageeの法的責任が主張される機会は増えることになる(注26)。

Mortgageeが私的売却の局面で要求される注意義務の程度については、かつて英国判例は、①信託受託者と同等の信任義務、②善管注意義務、③自己の財産における同一の注意義務など、様々な基準を当てはめていた。しかしながら、もともと、Mortgageeが私的売却を行うのは、借入人たる船主がデフォルトを起こした場合であり、その目的も船主や第三者のために、またはこれらの者に代理して行うのではなく、第一義的には自らの債権回収を極大化することを目的として行うものである。また、できるだけ早期に船舶を処分し、速やかに債権を回収したいMortgageeが、厳格な注意義務のために市場価格の回復を待つことなどを余儀なくされること(注27)は、認められるべきではない。このような観点からすれば、Mortgageeが信託受託者の信任義務や善管

注意義務などを負担するとする考え方は、容易に認め難く、英国判例においても、今日ではMortgageeの信任義務や善管注意義務を否定する判例が定着しているようである(注28)。

さらに、英国判例は、Mortgageeは故意に担保設定者の利益を害する意図をもって処分を行わなければ足りるとし、そのためにはMortgageeとしてFair Market Value(「公正な価格」)で売却することを必要とする。そして、このFair Market Valueについては、「合理的な努力」をもってそれを求めれば、結果的にFair Market Valueによる売却に結実しなくても足りるとする(注29)。

なお、この「合理的な努力」の内容については、売却条件が決定されるまでにMortgageeが取ったステップにより判断され、

① 売却にかかる告知を適切な媒体を通して行ったか、
② 対象船舶にとって適正なマーケットに向けて告知がなされているか、

が重要になるとされる(注30)。

もっとも、Mortgageeとしては迅速な売却を要する事態も想定される。このため、適切な告知を経ないまま売却を急いだことをもって、直ちに「合理的な努力」を欠くことにはならず、例えば、売却価格について二つ以上の鑑定評価を得ていた場合、有望な買受人候補が入札期間の終了を待てないとしている場合、Mortgageeによる売却手続以前にマーケットへ売船の告知はなされていた場合等、相当の事由がある場合には、問題にならないとされる(注31)。考えてみると、船舶の場合は、売却が遅延すればするほど、係留コストや堪航能力確保のためのメンテナンスコストが嵩み、その結果Mortgageeの回収分が少なくなるという事情もあるのだから、Mortgageeによる迅速な売却のためには、このような特段の配慮がなされてしかるべきである。

パナマ法においては、英国法と同等の具体的な基準はないようであるが、法文上、Mortgagee

reeは私的売却に関して発生した損害について責任を負う旨規定され(注32)、これにより合理的な注意義務を負うとされる。

なお、多くの場合、Mortgage設定契約書では、私的売却を含む権利行使について、船主に対するMortgageの責任を免責する規定が盛り込まれるが、英国法でも、パナマ法でも、このような免責規定は基本的に有効とされる(注33)。

c 権利行使地に関する留意

パナマ法や英国法は、船舶Mortgageの実行方法として、このような私的売却を妨げないが、法域によっては、執行手続法上、私的売却のような自力救済的な担保権の行使を許容しない場合がある。国際私法の一般原則として、担保権行使の手順は、その権利行使を行う地における執行手続法に服すること、また、権利行使地の裁判所が法廷地の公序を斟酌して外国法に基づく担保権者の権限を制限する場合があることなどから、そのような法域において私的売却

を実施することは、現地の法令違反となり得る。

また、私的売却の手続については、実施の二〇日以上前に船主や登記された他のMortgageeに通知を行うべきというパナマ法上の手続のほか、権利行使地の関係法上、私的売却に相当する権利行使に際して必要となる手続は、これを漏れなく履践することが必要になる。これらの手続を履践しなかった場合、売却そのものを無効とされたり、船主その他法令により保護される者に対して不法行為による賠償責任を負担する場合もあり得る。

d 余剰資金の管理

Mortgageeは、私的売却による売却代り金を自らの債権に充当した後に生じる余剰資金について、一定の管理責任を負担する。

英国法上は、このような余剰資金について、Mortgageeを受託者とするconstructive trust(構成信託)が成立するものとされる(注34)。このため、Mortgageeとしては、余剰資金

の管理と解放について船主や船舶の利害関係人に対して信託受託者としての信任義務を負担し、余剰資金の解放に際して、支払先の受領権限の確認や本人確認を行う必要が生じることになる。実際には、私的売却が必要となる局面で余剰金が生じるケースはほとんどないこともあり、具体的な確認義務の程度を示した判例はあまり見当たらないが、ある英国判例では、Mortgageeが合理的な程度の調査を果たしてなお、他の権利者を探知できなかった場合、余剰資金を船主に返還したことについて、責任を負わないとされた(注35)。

なお、このようにconstructive trustは、Mortgageeの私的売却により、Mortgagee設定者の権利が不当に侵害されないよう、英国法上当然に成立するものであり、ある意味公序維持の意義を有する。したがって、Mortgageeが船主との合意により、かかる信任義務の一切について免責を得た場合でも、利害関係人との関係ではもちろん、

船主との関係においても、常に免責の効力が認められるとは限らず、現実の余剰金の取扱いについては、依然注意が必要である。

5 司法手続による競売

以上のような権利行使と比べ、権利行使地の執行手続法に則り、対象船舶の競売を行う場合は、もともとそれらの手続法上の定めに従うことや、裁判所の指示に基づいて競売手続が実施されることから、Mortgageeの裁量が働く局面はほとんどなく、権利濫用という事態も生じにくい。したがって、Mortgageeの法的責任が問題となる例も特段見当たらない。

また、司法手続による競売の場合、パナマ法においても、英国法においても、対象船舶にかかる一切の義務や負担は消滅することから、既存備船契約も消滅するとされ(注36)、通常は備船者との関係でMortgageeに法的責任が生じる余地もなくなる。と解される。

四 終わりに

よく耳にする話として、「船舶ファイナンスは、比較的担保処分による回収が容易な安全なファイナンスである。なぜなら、船舶の場合は、売買のニーズや傭船のニーズをマッチングさせる媒体が整備されており、船体の市場相場も常時提供されているから」というものがある。確かに、そのような評価は可能である。しかしながら、船舶ファイナンスにおいては、ファイナンスが貸付を実行した瞬間から、担保物は法的にも物理的にもそのコントロールを離れ、担保管理という意味でも、現実にはMortgage設定契約書に可能な限り精緻なコペナントを施すことはできても、その後は船主を信頼するほかないという実態があることも忘れてはならない。そして、いざMortgageの実行が必要になった段階では、競合する利害関係人は多数発生し、取扱いを誤ると融資回収の目処が立たなくな

るところか、ファイナンスが法的責任を問われることとなり得ることは、本稿で示した通りである。

このように、ファイナンスとしては、Mortgageの権利には想像以上の制約が伴うことが再認識するとともに、海運業界が活況を呈する中においても、将来起こり得る権利行使に備えて、そのノウハウを蓄積する努力を怠るべきではない。

また、一方で、利害関係人に生じる損害について、ディープポケットとしてのファイナンスをターゲットとすべく、一部にファイナンスに過剰な責任を追及したり、権利行使に厳格な注意義務を課そうとする議論があるが、ファイナンスは、このような形で安易に責任を押し付けられるべきではない。ファイナンスが無謀な権利行使を行った結果、利害関係人の権利を侵害した場合はともかく、正当な担保物の管理や権

利行使の過程で発生するリスクについて、ファイナンスに過剰な責任を強いれば、必ずしも事態の解決につながらないばかりか、ファイナンスにおいて船舶ファイナンスの取組みを必要以上に慎重にさせることになったり、リスクに見合う相当の利回りを追及させることになる。その場合、船主サイドの資金調達は困難になり、結果的に傭船相場にも悪影響を与えるなど、連鎖的な弊害を生み、海運業界全体にとって好ましくないからである。担保というものは、単に債権の弁済を確保してファイナンスを利するだけの制度ではなく、産業への投資を広く促すためのものでもある。Mortgageの法的責任を議論するにあたっては、このような担保の機能も忘れてはなるまい。

(注1) パナマ共和国海商法第一五二七A条。

(注2) 馬木昇『パナマ便宜置籍船舶の法律実務』三六七頁(成山堂書店)。

(注3) 馬木・前掲注2三六八頁。

(注4) ただし、現実には、船舶先

取特権に基づくアレストを回避するため、Mortgageが任意に運航管理費用を支払う必要は生じる。また、船舶の運航者という立場から、傭船者や不法行為債権者との関係において、このような免責を主張することは困難であろう。

(注5) Graeme Bowle, Kevin Patrick McGuinness, "The Law of Ship Mortgages" Lloyd's Shipping Law Library p.191.

(注6) 馬木・前掲注2三六七頁。

(注7) 馬木・前掲注2三六三頁。

(注8) 詳細は、後述の3a「不当アレスト」に示す分類による。

(注9) パナマ弁護士の見解による。また、パナマ共和国海商法第一五二七A条も、「船舶を第三者が占有している場合でもMortgageは占有取得・運航権を行使できる」とする。

(注10) さらに、米国各州の油濁法においては、かかる責任上限の設定がないものもある。併せて各州法では懲罰的賠償責任の法理が適用される場合があることを考慮すると、賠償額は場合によって青天井となる。このため、理論上は、ファイナンスが、一船舶ファイナンスの回収のために、巨額の賠償責任を負担する事態も発生し得ることになる。

(注11) Graeme Bowle, Kevin

Patrick McGuinness, supra note 5,p.191.

(注2) Graeme Bowtle, Kevin Patrick McGuinness, supra note 5,p.192.

(注3) National Bank of Australasia v. United Hand-in-Hand & Band of Hope Co. (1879) 4 App. Cas 391 (P.C.); Barton v. Gilbert (1904) 4 O.W.R. 406 (Div. Ct); Synod v. De Blaquiere (1880) 27 Gr.536 (Ont.Ch.) per Proudfoot, V.C., at p.549; Eyre v. Highes (1876) 2 Ch. D. 148 (V.C.) per Bacon, V.C., at p.162.

(注14) 例えば、対象船舶に適した運用方法について Mortgagee が十分なノウハウを持たず、そのために他の方法で運用したり、運航管理を管理会社に委託した結果、運用収益が悪化する場合など。

(注15) Hughes v. Williams (1806) 12 Ves. 493, 33 E.R. 187 (Ch.).

(注16) Mortgagee は、その担保権の実行のために、船舶の占有取得・運航を行い、洋上を航行している対象船舶をアレスト地へ回航することについても、昨今の油濁責任厳格化の傾向を考慮して、慎重であると思われる。

(注17) Bankruptcy Code Section 510(c).

(注18) Canada Deposit Insurance

Corp. v. Canadian Commercial Bank (1992) 7 B.L.R. 113 (S.C.C.)

(注19) The "Myrto" [1977] 2 Lloyd's Rep. 243, at p.253.

(注20) The "Myrto" [1977] 2 Lloyd's Rep. 243, at p.254; De Matos v. Gibson (1868) 4 De G. & J.276, 45 E.R. 108; Lord Strathcona S.S. Co. Ltd. v. Dominion Coal Co. Ltd [1926] A.C. 108; NJJ Gaskell, C Debattista, R J Swatton, "Chorley and Gile's Shipping Law", Eighth Edition, Pitman Publishing (1987), p.65.

(注21) The "Celtic King" [1894] p.175; Graeme Bowtle, Kevin Patrick McGuinness, supra note 5,p.136.

(注22) パナマ共和国海商法一五二七条三項。

(注23) パナマ共和国海商法一五二七条。

(注24) 馬木・前掲注二三四八頁。また、筆者らが確認したパナマ弁護士の見解も同様である。

(注25) ただ、船舶ファイナンスの場合でも、現実には、Mortgagee の権利行使を行う段階で、既に船主が船舶管理のための諸費用の支払を遅延し、そのために既存備船契約の不履行が生じている場合が通常であり、その場合結果的にアレスト等が行えることになるか

ら、これらの制約が実際に障害となることは少ないという評価もでき。

また、Mortgagee としては、権利行使に至る前に、対象船舶の売却先を探索する過程で、既存備船契約の存続について備船者と協議を行い、対象船舶の運航や売却について合意を探ることが通常であり、それでもなお合意が得られない場合は、多くの場合既存備船契約の存続が Mortgagee の権利に重大な悪影響を及ぼす状況とも言える。したがって、この点においても、既存備船契約による制約が、実際に障害となることは少ないとの評価もでき。

(注26) もともと、日本法において担保権者の自力救済が禁止されているのも、このような状況においては、担保設定者の利益が容易に損なわれることによる。

(注27) Mortgage の実行が必要となる状況は、船舶マーケットの相場が低迷している場合に多い。

(注28) AIB Finance Ltd v. Debtors [1998] 2 All E.R. 929 (C.A.), Tse Kwong Lam v. Wong Chit Sen [1983] 1 W.L.R. 1349 (P.C.).

(注29) Cuckmere Brick Co. Ltd v. Mutual Finance Ltd [1971] 2 All E.R. 633, at p.643.

(注30) The "Calm C" [1975] 1

Lloyd's Rep. 188 (B.C.C.A.); Royal Bank v. Cramer (1990) 73 O.R. (2d) 677 (Ont. H.C.).

(注31) Graeme Bowtle, Kevin Patrick McGuinness, supra note 5,p.187.

(注32) パナマ共和国海商法一五二七条。

(注33) 複数のパナマ弁護士、英国の弁護士の見解による。ただし、これらの規定によっても、Mortgagee が故意または不当に船主に損害を与えた場合は、免責の効果は得られないものと解すべきである。

(注34) Tanner v. Heard (1857) 23 Beav.555, 53 E.R.219; Frost v. Ralph (1980) 115 D.L.R. (3d) 612;

海原文雄「英米信託法概論」三三頁(有信堂)、G・W・キートン II 中野正俊監訳、日本信託銀行信託法研究会訳『イギリス信託法』三二頁(有信堂)。

(注35) Berney v. Sewel (1820) 1 Jac. & 648, 37 E.R. 515 (Ch.).

(注36) あるパナマ弁護士は、パナマ海商法一〇九〇条のほか、一五〇八条も根拠とする。

(せの かつひや / もりた ことごとく)