

海事法研究会誌第205号(2009年11月号) 抜刷

船舶建造発注者（船会社）の信用不安ないし
経営破綻をめぐる実務上の留意点

瀬野克久
森下友理子

論文

船舶建造発注者（船会社）の 信用不安ないし経営破綻をめぐる実務上の留意点

弁護士 瀬野 克久
弁護士 森下 友理子

目次

1. 序

2. Builderの立場

- (1) 一般的な Shipbuilding Contract における合意事項
- (2) 解約事由
 - (a) 約定解除権による解除の可否
 - (b) 民法上の解除権による解除の可否
- (3) 注文者 (Buyer) に倒産手続が開始された場合の契約関係
 - (a) Buyer について破産手続が開始された場合
 - (b) Buyer について民事再生手続、会社更生手続が開始された場合
 - (c) Builder のとりうる手段
- (4) 既存の契約の解除ないし変更、既存の契約の履行を確保する手段
 - (a) 合意解除
 - (b) Shipbuilding Contract における合意事項の変更

3. 買主に対する融資機関の立場

- (1) Loan Agreement における関連規定
- (2) Shipbuilding Contract における Buyer の地位について担保設定がなされている場合
- (3) 債権者間協定書等の確認

4. 備船者の立場

5. 終わりに

1. 序

過去数年間に渡る海運好況を反映して既に多くの船舶建造の発注が行われているが、昨年秋頃から経済状況、海運市況、金融情勢等船舶取引を取り巻く環境が激変した。これに伴い、一定の船舶発注会社、船舶運航会社の信用不安、経営破綻が顕在化し、案件によってはこれらの信用不安、経営破綻が既に締結済みの取引あるいは発注済みの製造中の船舶に関する取引にどのような影響を与えるか検討せざるを得ない状況となった。

本稿は、「船舶発注者」の信用状況の変化、経営破綻が造船契約を始めとする既存の契約関係にどのような影響を与えるか、利害関係人にはどのような対応が考えられるかについて、実務

上の留意点を中心に整理をしたものである¹。

本稿においてBuyerは日本法人であることを前提とする²。また、説明の便宜上、造船会社と船舶発注者との間において締結される船舶建造の契約を「Shipbuilding Contract」、造船会社を「Builder」、船舶発注者を「Buyer」と略称する。

2. Builderの立場

Buyerの信用不安が発生した場合あるいはBuyerが経営破綻した場合には、BuyerがShipbuilding Contract上の同人の義務を履行するか否か不透明な状態となるので、Builderとしては、Shipbuilding Contractの契約相手方としてこれによりどのような影響があるか検討する必要がある。

(1) 一般的なShipbuilding Contractにおける合意事項-Builderによる契約解除

Shipbuilding ContractにおけるBuyerの権利、義務は、一般的にShipbuilding Contractにおいて詳細に記載されている³が、Shipbuilding Contractにおいて、Buyerの主要な義務は船価の支払いと船舶の引渡を受けることである。このため、SAJ FORMでも以下の場合をBuyer's Defaultとして規定している (SAJ Form Article XI 第1項) :

前払金を支払期限から3日以内に支払わない場合

竣工時の支払い金を船舶の引渡と同時に支払わない場合

BuilderがShipbuilding Contractの規定に従って、船舶の引渡の提供をしたにもかかわらず、Buyerが船舶の引渡を受けなかった場合

Buyer's Defaultが発生した場合、Builderは、以下の方法をとることができる。

(a) Buyerは、支払を遅延した金銭についての同書所定の利率により計算された遅延損害金、及びかかるDefaultのためにBuilderに発生した全ての経費・費用 (all charges and expenses) をBuilderへ支払わなくてはならない (SAJ FORM Article XI 第2項)。

(b) Buyer's Defaultが継続している期間、Delivery Dateは自動的に延期される (SAJ FORM

1 造船所の信用不安ないし経営破綻に関する実務上の留意点については、瀬野=森下「造船所の信用不安ないし経営破綻をめぐる実務上の留意点」(海事法研究会誌第204号2頁以下)の記載を参照のこと。
2 海外法人であるBuyerの経営破綻の場合においても、本稿にて記載されている事項が参考となるが、そのような場合にはBuyerの設立国の倒産法等法律の調査、検討が不可欠となる。当職は、近時、韓国の船舶会社の経営破綻に関する相談を数多く受けたが、これらについては、韓国の倒産法等法律の調査、検討が必要であることはいうまでもない。
3 日本の造船所において製造される船舶の建造契約については、社団法人日本造船工業会において1974年に公表された標準フォームをベースにしてBuilderが個別的な案件毎にBuyerと交渉してShipbuilding Contractの文言を合意するケースが多い。本稿においては社団法人日本造船工業会の上記標準フォーム(以下、「SAJ Form」という)の規定を引用して説明する。

Article XI 第3項 (a))。

- (c) Buyer's Defaultが15日以上続いた場合、BuilderはShipbuilding Contractを解約することができる (SAJ FORM Article XI 第3項 (b))。

Buyer's DefaultによりBuilderがShipbuilding Contractを解約した場合、つぎのとおり規定されている、あるいは解釈されている；

(i) Builderへ支払済の前払金についてBuilderは返還する必要はない (SAJ FORM Article XI 第3項 (b))。

(ii) Buyer's SupplyについてはBuilderの所有物となる (SAJ FORM Article XI 第3項 (b))。

(iii) すでに支払期限が到来している未払の前払金については、様々な議論はありうるが⁴、BuilderがShipbuilding Contractを解約する前にShipbuilding Contractを全く履行しておらず、当該前払金についての対価性が全くない状況であることをBuyerが立証した場合を除き、BuyerはShipbuilding Contractの解約を理由にかかる前払金の支払いを拒否できないとの考え方もある。

(iv) Shipbuilding Contractの解約時にまだ支払期限が到来していなかった前払金については請求できないとするのが一般である。

- (d) BuilderがShipbuilding Contractを解約した場合、Builderは船舶を完成させた状態で、又は、未完成の状態でも他へ売却することができる (SAJ FORM Article XI 第4項 (a))。

船舶を売却した場合、船舶の売却代金については、

(i) 船舶売却に要した費用、及びその他Buyer's DefaultによりBuilderに生じた費用

(ii) 未払の船価 (船舶を完成させて売却した場合)、あるいは船舶の建造に要した費用から支払済みの前払金を差し引いた金額及び合理的な逸失利益 (船舶を未完成の状態でも売却した場合)

の順で充当される (SAJ FORM Article XI 第4項 (b) (c))。

船舶の売却代金を充当してもなお不足がある場合、Buyerはかかる不足額をBuilderへ支払い (SAJ FORM Article XI 第4項 (e))、剰余がある場合には、BuilderはBuyerが支払った前払金及びBuyer's Supplyの価格を限度として、Buyerにかかる剰余を返還する (SAJ FORM Article XI 第4項 (d))。

(2) 解約事由

Buyerの信用不安、あるいはBuyerが破産手続、民事再生手続、会社更生手続開始を申立てたという理由のみで、BuilderはShipbuilding Contractを一方的に解約することができるか。

4 Simon Curtis 著「The Law of Shipbuilding Contract」190頁以下

(a) 「倒産解除特約」による解除の可否

いわゆる「倒産解除特約」とは、契約当事者について倒産手続開始の申立があったこと（あるいは、支払不能などの開始申立の原因となるべき事実が発生したこと）を理由として、相手方が契約を解除することができる旨の特約であり、Shipbuilding Contractにおいて倒産手続前に解約権が発生するような規定がおかれていることもある⁵。このような特約がある場合、当該特約の効力が問題となるが、各種倒産法においては契約の実体的部分についての網羅的な規定はなされておらず、判例・学説による解釈や実務での運用に委ねられている部分が多い^{6,7}。

(b) 民法上の解除権（債務不履行等一般規定による解除権）による解除の可否

民法541条は、「当事者の一方がその債務を履行しない場合において、相手方が相当の期間を定めてその履行の催告をし、その期間内に履行がないときは、相手方は契約の解除をすることができる」と規定する。Shipbuilding Contract上Buyerの債務の不履行が発生した場合、この一般規定による要件を具備した場合には、BuilderはShipbuilding Contractを解除することができることになりそうである。しかし、Shipbuilding Contractにおいて契約を解約できるケースを種々規定しているため、Shipbuilding Contractにより上記の民法541条の適用を排除することを明示ないし黙示的に合意しているとの議論もあると思われるため、この問題については今後の検討に待ちたい。

(3) 注文者（Buyer）に倒産手続が開始された場合の契約関係

倒産手続におけるShipbuilding Contractの取扱いを考える際、その法的性質の検討が必要であるが、請負契約的な側面を有することも否定できないため、民法上の請負契約について注文者に倒産手続が開始された場合の契約関係について検討する。請負契約において注文者に倒産手続が開始された場合、破産手続の場合と民事再生手続、会社更生手続の場合に分けて検討する必要がある⁸。

(a) Buyerについて破産手続が開始された場合

- 5 当職が経験する限り、Shipbuilding Contractにおいて「倒産解除特約」が規定されている例は現状においてはあまり多くない。
- 6 藤原総一郎監修「倒産法全書（上）」384頁以下
- 7 この特約の有効性に関しては、所有権留保特約付売買契約に関して買主の会社更生手続の開始申立てを理由に売主は同契約を解除できるとする特約の効力を否定する最高裁昭和57年3月30日判決、フルペイアウトのファイナンス・リース契約に関して、ユーザーが民事再生手続の開始申立てを理由にリース業者が同契約を解除できるとする特約の効力を否定する最高裁平成20年12月16日判決などがあるが、これらの各判例の射程範囲については未だに明確となっていない。学説上は、双方未履行の双務契約については倒産債務者の側に解除又は履行の選択権が認められていることから、再生型手続、清算型手続を問わず、倒産解除特約の効力を否定する見解が多くなっている。
- 8 藤原総一郎前掲420頁以下、なお、ここでの記述が該当するのはBuyerが日本法人である場合であり、Buyerが日本法人以外の場合には該当する国の倒産法、関連法規の解釈に委ねられる。

(i) 解除に関する民法上の特則

請負契約において注文者が破産した場合、双方未履行契約に関する破産管財人の履行・解除の選択権に関する破産法53条1項の特則である民法642条が適用される。したがって、民法642条1項により、Buyer（日本法人である場合）が破産手続開始の決定を受けたときは、「Builder（請負人）」又は「Buyer（注文者）の破産管財人」は、Shipbuilding Contractの解除をすることができる。この場合には、Builder（請負人）は、既にした仕事の報酬及びその中に含まれていない費用について、破産債権として権利を行使することができる。

民法642条2項により、上記の契約の解除によって生じた損害の賠償は、Buyerの破産管財人が解除をした場合におけるBuilder（請負人）に限り請求することができ、これについても破産債権となる。なお、BuilderはBuyerの破産管財人に対して、民法642条1項に従って解除するかの確答を催告することができ、確答がない場合には契約を解除したものとみなされる（破産法53条3項、同2項）。

(ii) 履行が選択された場合

Buyerについて破産手続が開始された場合、BuilderもBuyerの破産管財人もともにShipbuilding Contractを解除しない場合、Shipbuilding Contractは存続することになる。

この場合、Buyerの破産管財人はBuilderに対して船舶の完成引渡を請求することができる。

他方、Builderは、破産手続開始後の出来高に相当する報酬請求権を取得し、これは財団債権となる（破産法148条1項7号の適用又は類推適用）。破産手続開始前の出来高に相当する報酬請求権については、財団債権（破産法148条1項7号の適用又は類推適用）となるとする説と破産債権（破産法2条5項）になるとする説に分かれる。

(b) Buyerについて民事再生手続、会社更生手続が開始された場合

双方未履行双務契約の一般的規定が適用される。Buyerが民事再生手続、会社更生手続を開始した場合、その時点で船舶の建造及び建造代金の支払がともに完了していない場合は、Shipbuilding Contractはいわゆる双方未履行の双務契約にあたり、Buyer（その管財人）は契約の解除をするか、または、自己の債務を履行してBuilderの債務の履行を請求するかの選択をすることができる⁹。この点、倒産法上は、倒産債務者に契約の変更権は認められていない。実務上は、この双務契約についての解除権が事実上の交渉力となって、契約条件を倒産債務者に有利な方向で変更する等の協議に応じざるを得ない

9 民事再生法49条1項、会社更生法61条1項

場合も想定される¹⁰。

以下、民事再生手続、会社更生手続において、Buyer (管財人) によって Shipbuilding Contract の履行あるいは解約が選択された場合の法律関係を整理する。

(i) 履行が選択された場合

履行選択の場合は、Shipbuilding Contract は従前通りの効力を有することとなり、民事再生手続、会社更生手続開始後の出来高に相当する報酬請求権については、共益債権となるので¹¹、Builder は Buyer の管財人に対して倒産手続によらずして、仕事の完成引渡と引きかえに Buyer に対する報酬 (建造代金) 請求権を有する。民事再生手続、会社更生手続開始前の出来高に相当する報酬請求権については、破産手続の場合と同様、共益債権となるとする説と再生債権、更生債権となるとする説が分かれている。Buyer の管財人は、Shipbuilding Contract の規定通り、完成した船舶の引渡を求めることができる。

(ii) 解除が選択された場合

Buyer の管財人により解除が選択された場合には、相手方たる Builder は、出来高部分についての報酬請求権や損害賠償請求権につき、それぞれ再生債権者・更生債権者となる。

(c) Builder のとりうる手段

前述 (a) のとおり、Buyer に破産手続が開始された場合は、民法 642 条 1 項に基づき、Builder にも Shipbuilding Contract の解除権が認められる。これに対し、Buyer に民事再生手続、会社更生手続が開始された場合は、Builder 側には履行・解約の選択権はなく、Builder としては、Buyer (管財人) に対し、相当の期間を定めてその期間内に契約解除をするか、または、債務の履行を請求するかを確答するよう催告ができるのみであり、確答が無い場合、解除権を放棄したものとみなされる¹²。但し、上述のように Builder 側にも倒産解除特約¹³や民法の一般不法行為に基づく解除権、請負契約規定上の解約権を行使する可能性はある¹⁴。

10 藤原総一郎前掲 400 頁

11 民事再生法 49 条 4 項、会社更生法 61 条 4 項

12 民事再生法 49 条 2 項、会社更生法 61 条 2 項

13 SAJ Form には、Buyer が破産等した場合に Builder による Shipbuilding Contract の解約を認める特別な規定が
おかれていないため、Buyer が破産等した場合、法律上の規定に従い Shipbuilding Contract を解約する権利
が発生しない限り、Builder は契約を解約することができないことになる。したがって、交渉の段階で
Buyer が倒産手続開始を申立てた場合に Builder が Shipbuilding Contract を解約することができる旨の規定を
おくことを検討する必要がある。但し、倒産解除特約の効力については議論があるところであるのは、倒
産手続開始前における同特約の議論と同様である。

14 契約を解除する事ができる立場にあった相手方の地位は、倒産手続が開始されても影響を受けることがな
いとして、解除権を肯定するのが多数説とされる (藤原総一郎前掲 396 頁)。これらの解除権による解除が
可能であるとしても、解除権が倒産手続開始後 (実務的には弁済禁止の保全処分発令後) に発生した場合
(例えば、倒産手続開始後に弁済期の到来する債務の不履行を理由として解除しようとする場合) には、
倒産手続開始後にこの解除権を行使することは許されないと解されている (藤原総一郎前掲 396 頁)。

(4) 既存の契約の解除ないし変更、既存の契約の履行を確保する手段

Builderとしては、BuyerがShipbuilding ContractにおけるBuyerの義務を条項に従い履行してくれることが望ましいが、Buyerの信用不安時においては、BuyerからShipbuilding Contractの解除、同契約における合意事項の変更の依頼を受けることがないではない。Builderとしては、状況に応じてBuyerからShipbuilding Contractの解除、同契約における合意事項の変更の交渉に応じるか否かを判断することになる。

(a) 合意解除

まず、BuyerがShipbuilding Contractの代金支払義務の履行をできないと予想される場合等においては、Builderとしては望ましくはないが、Buyerとの間でShipbuilding Contractの合意解除の交渉がなされることもある。特に船舶の建造を開始していない場合、あるいは建造のスタート迄にかなり時間がある場合には、Builderには対象船舶の建造に要する直接的なコストは発生していないことが多いため、Builderとしてもこのような交渉に応じることも予想される。

この場合には、BuilderがBuyerから既に受領している一部代金の処理が問題となるが、これを没収ないし他の船舶の購入代金の一部に充当する¹⁵等の交渉がなされる場合が多い。Builderとしては、既に建造を開始している場合あるいは機材を発注している場合には、既に受領している一部代金を没収することで損失をカバーできるか検討の上交渉が必要である。

(b) Shipbuilding Contractにおける合意事項の変更

Shipbuilding Contractを継続するが、BuilderはBuyerから「合意済みの諸条項の変更、例えば、建造代金の減額、支払スケジュールの変更、Deliveryの延期、船型の変更」の申し出を受けることもある。

(c) 上記 (a) あるいは (b) に応じるか否かはBuilderの判断によるが、特に契約における合意事項の変更に応じる場合は、Builderとして変更後のShipbuilding Contract上のBuyerの義務履行についての保全手段を検討し、契約における合意事項の変更に応じる条件として保全手段をBuyerに対して提案することも一案である。Builderにとっての保全手段は、種々考えられるが、下記が考えられる。

(i) Buyerが有する他の船舶等について担保余剰がある場合、「船舶」に対する担保を

15 同一船主が同一造船所に対して複数の船舶を発注している場合には、ある船舶の建造のみ合意解除し、残りの船舶の建造については契約を継続する場合もある。この場合、合意解除した船舶に関連する前払い金を他の船舶の購入代金の一部に充当するという交渉も行われることがある。

取得する¹⁶。

- (ii) Buyerの親会社、その他信用力のある会社から保証を取得する。
- (iii) 契約上の確約、条項の変更を検討する。例えば、同一Buyerが複数船舶を同一Builderに対して発注している場合には、他の契約とクロスデフォルト条項を挿入すること等が考えられる。

3. 買主に対する融資機関の立場

Buyerが船舶を購入する際には、Buyerに対するファイナンスがBuyerに対し船舶購入資金を融資し、当該融資金によりBuyerはBuilderに対し建造代金を支払うことが可能となり、Builderから船舶の引渡を受けることができることとなるのが一般的である。しかしながら、Buyerの信用状況が変化した場合あるいはBuyerに不測の事態が発生した場合、Buyerに対するファイナンスは融資を継続するか、あるいは継続しないか、または担保権の保全、実行を行うかについて検討する必要がある。

(1) Loan Agreement における関連規定

- (a) Loan Agreement上、融資の実行をする義務があるか否かの確認
これについては、融資の実行の停止条件 (Condition Precedent) を充足するか、特に現時点で起こっている事象がEvent of Defaultを構成するか否かについての検討が必要である。
- (b) Shipbuilding Contractの条項の変更をする場合、「Buyerに対するファイナンスの事前の承諾を必要とする」旨がLoan Agreementに記載されていることが多い。この場合には、BuyerとBuilderがShipbuilding Contractの合意解除をする場合、あるいは、Shipbuilding Contractの条項の変更をする場合、Buyerはファイナンスの事前の承諾を必要とすることを忘れてはならない。

(2) Shipbuilding Contract におけるBuyerの地位について担保設定がなされている場合

BuyerとBuyerのファイナンスの間でAssignment of Shipbuilding Contract (建造契約上の地位譲渡担保契約) が締結され、当該譲渡担保設定について対抗要件が具備されている場合には、当該譲渡担保契約、Builderに対する譲渡通知、Builderの承諾書の内容をそれぞれ確認し、Buyerに対するファイナンスがどのような権利を有しているか確認することが必要である¹⁷。この担保の内容については、瀬野=森下「造船所の信用不安ないし経営破綻をめぐる実務上の留意点」(海事法研究会誌第204号12頁以下)を参照のこと。

16 これについては、先順位の担保権者の同意を取得する必要があるため、実現可能性も検討する必要がある。

17 Buyerからの確定日付のある通知、Builder・Builder金融機関による確定日付のある承諾を確認する。但し、債権だけの譲渡であっても、我が国の造船工業会の英文造船契約書 (SAJ Form) のように一般的な譲渡禁止文言がある場合には、Builderの同意が必要となる (森田果著「海法大系」167頁)。

Buyerのファイナンスが上記の担保を有している場合、Buyerが船舶建造代金の不払いに陥った場合でも、Buyerのファイナンスが担保権者 (Assignee) として Builder に船舶建造の続行を促し、船舶を完成させた上で船舶を第三者に売却するなどして資金回収を図ることができる¹⁸。

(3) 債権者間協定書等の確認

Buyerに対して融資している金融機関が複数ある場合には、金融機関相互の権利関係を調整するため、債権者間協定書等の契約が締結されていることが多い。債権者間協定書には、一般的には、担保の保全、実行に関する決定方法、処分代金等の配分について規定されているため、これらの規定を確認しておくことが重要である。

4. 傭船者 (Charterer) の立場

Buyerは船舶建造中に既に傭船契約を締結している場合もあり、このような場合、Buyerの信用不安が発生した場合、あるいはBuyerが経営破綻した場合には、Buyerが傭船契約上の同人の義務を履行するか否か不透明な状態となる¹⁹。Chartererとしては、傭船契約の契約相手方としてこれに対してどのような手段をとりうるか検討する必要がある。なお、以下においては、主に定期傭船契約について検討する。

- (1) Buyerに信用不安が発生した場合 (倒産手続の開始前)、Chartererとしては傭船契約上のBuyerの債務が履行されるかどうかについて不安が生じるため、直ちに傭船契約の解除ができないかが問題となる。

(a) 定期傭船契約上の規定に基づく解除

(i) 解約期日の徒過によるChartererの解除権

定期傭船契約において、一般的に、「(i) 本船の引渡は●●年●月●日よりも早い日には行われず、(ii) ●●年●月●日 (便宜上「解約期日」という) までに傭船が開始しない場合、本船の準備完了前ならば、Chartererは定期傭船契約を解約する権利を有する」と規定されている。当該規定の解釈については、瀬野=森下「造船所の信用不安ないし経営破綻をめぐる実務上の留意点」(海事法研究会誌第204号7頁以下)を参照のこと。

18 森田前掲162頁

19 船舶発注者が資金調達ができない等の理由で、当該船舶の建造契約の維持、継続が困難である場合、Builder、Buyer、傭船者との間において協議を行い、Builder及び傭船者の判断によっては、Shipbuilding Contractを合意解除あるいはShipbuilding Contractの地位を新規の船舶所有者へ移転した上で、傭船者が当該船舶を傭船するという交渉が行われることもある。

(ii) 倒産解除特約

倒産解除特約については、前述2 (2) (a) を参照のこと。

(b) 民法上の規定に基づく解除権²⁰

Buyerの債務不履行があった場合、傭船契約上の明示の規定がない場合であっても、民法上の債務不履行解除の規定（民法541条）に基づき解除が認められる場合があるか。

前述 (2) (2) (b) の通り民法541条は、「当事者の一方がその債務を履行しない場合において、相手方が相当の期間を定めてその履行の催告をし、その期間内に履行がないときは、相手方は、契約の解除をすることができる」と規定する。傭船契約上Buyerの債務の不履行が発生した場合、この一般規定による要件を具備した場合には、Chartererは傭船契約を解除しうる。

(2) Buyerに倒産手続が開始された場合²¹

定期傭船契約においてBuyerに倒産手続が開始された場合の契約関係について検討する。

(a) Buyerの履行・解除の選択権

定期傭船契約の法的性質については、労務供給を伴った船舶賃貸借であるとする説が有力であるため、賃貸人が破産した場合の賃貸借契約の処理を参考に、Buyerについて破産手続、民事再生手続、会社更生手続といった倒産手続を開始した場合の定期傭船契約の処理について検討する。

賃貸人について、倒産手続が開始された場合、賃貸借契約については、破産手続、民事再生手続、会社更生手続の場合で共通の取扱いとなる²²。

Buyerについて倒産手続が開始された場合、定期傭船契約はいわゆる双方未履行の双務契約にあたり、Buyer（又はその管財人）は契約の解除をするか、または、自己の債務を履行してChartererの債務の履行を請求するかの選択をすることができる²³。この点、倒産法上は、Buyerに契約の変更権は認められていないが、実務においてはこの双務契

20 定期傭船契約の準拠法が日本法でない場合、準拠法等別途検討が必要である。

21 Buyerが日本法人でない場合には、日本の倒産法の規定の適用を受けるか否か疑義があるため、別途検討が必要である。ここでの記載の多くの部分は傭船開始後の定期傭船者と船舶所有者との間の権利関係に関する記載であるが、傭船開始前の定期傭船者と船舶所有者との間の権利関係についても一定の参考になると考えられる。

22 但し、賃借人が賃貸人に対して賃料債務をもってする相殺については違いがある（破産法67条以下、会社更生法48条以下、民事再生法92条以下参照）。

23 破産法53条1項、会社更生法61条1項、民事再生法49条1項

約についての解除権が事実上の交渉力となって、Chartererとしては契約条件をBuyerに有利な方向で変更する等の協議に応じざるを得ない場合も想定される。

以下、Buyer（又はその管財人）によって定期傭船契約の履行あるいは解約が選択された場合の法律関係を整理する。

1) 履行が選択された場合

履行選択の場合は、定期傭船契約は従前通りの効力を有することとなり、Chartererの有する債権は、破産の場合は財団債権²⁴、民事再生、会社更生の場合は共益債権となる²⁵。

したがって、Buyerについて倒産手続が開始された場合でも、Buyer（又はその管財人）によって履行が選択されれば、ChartererはBuyer（又はその管財人）に対して倒産手続によらずして、定期傭船契約の内容に従ってChartererに船舶を利用させることを請求することができ、Buyer（又はその管財人）は、Chartererに対して傭船料の支払いを請求できる。

2) 解除が選択された場合

Buyerについて倒産手続が開始され、Buyer（又はその管財人）により解除が選択された場合には、Chartererは、損害賠償請求権につき、それぞれ、破産債権者・再生債権者・更生債権者となる。

(b) Chartererの対抗手段

Buyerに倒産手続が開始された場合、ChartererとしてはBuyerの債務が履行されるかどうかについて不安が生じるため定期傭船契約の解除ができないかが問題となるが、Chartererには、各種倒産手続において、Buyerの倒産手続開始を理由とする契約の解除権は認められていないため、民法上の解除権（民法541条等）による解除ができるかが問題となる。

Buyerの債務不履行等により、倒産手続開始（具体的には弁済禁止の保全処分）前において既に民法上の法定解除権が発生していた場合²⁶、かかる法定解除権を行使して契約を解除できるかについては争いがあるが、契約を解除することができる立場にあったChartererの地位は、倒産手続が開始されても影響を受けないとして、解除を肯

24 破産法148条1項7号

25 民事再生法49条4項、会社更生法61条4項

26 船舶の完成前のBuyerの傭船者に対する義務は限定されているため、船舶の完成前にBuyerに対する倒産手続開始（具体的には弁済禁止の保全処分）が開始された場合には、このようなケース（既に民法上の法定解除権が発生していること）は稀であろう。

定するのが有力である。

5. 終わりに

本稿においては建造発注者である船会社の信用状況の変化、経営破綻が造船契約を始めとする既存の契約関係にどのような影響を与えるか、利害関係人にはどのような対応が考えられるかについて各関係者の立場から実務上の留意点を中心に記載してきた。造船所の信用不安ないし経営破綻に関する実務上の留意点については、「造船所の信用不安ないし経営破綻をめぐる実務上の留意点」(瀬野=森下、海事法研究会誌第204号2頁以下)を記載しているため、本稿とあわせて海事関連業者の信用状況の変化に関する法律関係について今後の検討が一層深まることを期待したい。

