

# 船舶抵当権者と船舶傭船者との 利害対立、利害調整

弁護士\* 瀬野克久 *Katsuhisa Seno*

過去における海運好況を反映してすでに多くの船舶建造、稼働が行われているが、2008年秋ころから、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、一定の造船所、船舶保有会社、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、すで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<sup>(1)</sup>。

特に、すでに竣工し、現在貨物を運航している船舶の所有者が経営破綻した場合、船舶に対して担保権を有している金融機関の権利行使と当該船舶の傭船者の船舶利用権の利害対立、利害調整の問題も少なくない<sup>(2)</sup>。筆者は、このテーマで、2009年12月7日に早稲田大学大学院法学研究科海法コースの「船舶金融法研究」(堀龍児教授の講座)において講演をしたが、本稿はその講演用の原稿に加筆、修正したものである。

\* 一橋綜合法律事務所

『担保物権法講義案〔3訂版〕』(司法協会、2000) 160頁。

(1) 船舶建造中の造船所あるいは船舶発注会社の経営破綻については、瀬野克久=森下友理子「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204号(2009) 2頁以下および同「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」海事法研究会誌205号(2009) 2頁以下参照。なお、船舶担保権者の担保権実行については、瀬野克久=森田晃徳「船舶担保権者の権利行使と法的責任(下)」金法1725号(2004) 16頁以下、金法1726号(2004) 24頁以下を参照。

(2) 日本の不動産に対して抵当権が設定されている場合もこれと同様な権利関係が発生する。「抵当権は目的物の有する交換価値を把握する権利であって、目的物の用益に干渉しないものであるから、所有者は抵当権設定後も目的物をみずから使用収益し、または第三者に使用収益させることができる。……さらに、抵当権の実行により競売に付され売却されてしまうと買受人は抵当権設定時における状態で目的物を取得することができるため、抵当権設定登記前に対抗力を備えた第三者の用益権は買受人に対抗できるものの、抵当権設定登記後に設定された用益権は原則として買受人に対抗できない」(裁判所書記官研修所監

## I 想定する事案

本稿にて取り上げるテーマを明確にするため次の事案を紹介する。

海運大手A社(傭船者)はパナマ会社B社(船舶所有者)から期間15年で船舶1隻を傭船している。A社は国内鉄鋼メーカーと15年間の連続航海傭船を締結している。A社が傭船を開始した5年目にB社ないし同社の親会社が経営破綻した場合、船舶に対して船舶抵当権(Mortgage)を有している金融機関、あるいはA社ほどのような対応が考えられるか。

## II 傭船契約について

### 1 3種類の傭船契約

A社がB社から船舶を「傭船」する場合、裸傭船(Bareboat CharterあるいはBBC)、定

期備船 (Time Charter)、航海備船 (Voyage Charter) の3種類の形態があり、これらの備船形態により船舶所有者の義務、役割は大きく異なる。

(1) 裸備船 (Bareboat CharterあるいはBBC)

船舶所有者が船舶のみを一定期間備船者に貸し渡し、船員の手配、船舶管理、船舶の運航等は備船者により行う契約である。

裸備船契約の特徴は、以下のとおりである。

- ① 船舶所有者は、備船者に対して船舶がある一定期間提供する。
- ② 船長、船員は備船者により選任され、備船者の指揮監督に服する。
- ③ 船員費、食糧、潤滑油、修繕費、保険料、燃料、港費、荷役費用、曳船料等はすべて備船者が負担する。

(2) 定期備船 (Time Charter)

船舶所有者が船長および船員を手配した上で船舶を一定期間備船者に貸し渡し、備船者は運航費を負担して船舶を使用する契約である。

定期備船契約の特徴は、以下のとおりである。

- ① 船舶所有者は、備船者に対して船舶がある一定期間提供する。
- ② 船舶所有者は、船員給料、船舶保険料、修繕費および船用品の代金、その他船費を負担する。

(3) 航海備船 (Voyage Charter)

船舶所有者が船積港から陸揚港まで船舶の全部または一部を利用して行う運送契約である。

船舶所有者は船長その他船員を手配した上で、備船者に対して船舶を提供し、物品を運送する。一般的には、燃料費、港費、船員費等の費用は船舶所有者が負担し、備船者は船舶所有者に対して運賃を支払う。

航海備船の一種ともいえるが、一定規模の数量の貨物を船舶にて運送する契約として、「専用船契約」「連続航海備船契約」「数量契約あるいはCOA (Contract of Affreightment)」がある。

「専用船契約」とは、特定の貨物を運送できるように設計・装備された船舶をもって、荷主との間で長期間にわたり特定航路で特定

貨物を運送する契約をいう<sup>(3)</sup>。「連続航海備船契約」とは、CVC (Consecutive Voyage Charter) といい、特定の船舶をもって、連続して同一の航路で貨物輸送する契約をいう<sup>(4)</sup>。「数量契約あるいはCOA (Contract of Affreightment)」とは、期間を定めて特定の港 (地域) から特定の港 (地域) まで、合意された数量の特定の貨物を約定の運賃率で運送する契約をいう。専用船契約や連続航海契約との違いは「船舶は特定されない」点であり、同一契約でありながら就航隻数は複数となる場合もある<sup>(5)</sup>。

上記のとおり、定期備船 (Time Charter)、航海備船 (Voyage Charter) は、「備船者に単に自己の物品を特定の船舶に運送させる権利を与えるだけである。これらの契約においては、船舶の占有と支配は備船者に移転しない。船主が自己の雇用する船長及び乗組員を通じ、(船舶の) 占有と支配の権利を行使する」<sup>(6)</sup>。しかし、「船舶賃貸借契約の場合、備船者自身が、船用品、燃料油などを船舶に補給し、かつ、乗組員を雇い入れる。船長及び乗組員は備船者の使用人であり、船舶の占有と支配は備船者に帰属する」<sup>(7)</sup>。したがって、船舶所有者の役割は、定期備船、航海備船の場合のほうが大きいと、特に定期備船、航海備船の場合の船舶所有者の経営破綻は、船舶の運航に直接かつ多大な影響を与えるこ

目次

- I 想定する事案
- II 備船契約について
  - 1 3種類の備船契約
  - 2 船舶所有者の経営破綻と定期備船契約の解約
- III 船舶抵当権者の対応
  - 1 執行手続の選択の判断基準
  - 2 アレスト
  - 3 船舶の売却
- IV 船舶抵当権 (Mortgage) の実行
- V Quiet Enjoyment Letter
  - 1 Ship FinanceにおけるQuiet Enjoyment Letter
  - 2 QEの主な内容
  - 3 QEの留意点
  - 4 船舶所有者に既存備船契約上の不履行があった場合
- VI おわりに

となる。

- (3) 谷本裕範=宮脇亮次『新・傭船契約の実務的解説』(成山堂書店、2008) 10頁。
- (4) 谷本=宮脇・前掲注(3)10頁。
- (5) 谷本=宮脇・前掲注(3)10頁。
- (6) イー・アー・ハーディ・アイヴァミ(日本海運集会所訳)『概説海上運送契約』(日本海運集会所、1981) 9頁。
- (7) イー・アー・ハーディ・アイヴァミ・前掲注(6) 9頁。

## 2 船舶所有者の経営破綻と定期傭船契約の解約

船舶所有者の信用不安が発生した場合、船舶所有者が傭船契約上の義務を履行するか否か不透明な状態となる。さらに、船舶所有者が経営破綻した場合には、ただちに傭船者が傭船契約の解除ができないか、あるいは傭船契約についてどのような影響があるか、が問題となる。

### (1) 定期傭船契約に基づく解除

通常の定期傭船契約のフォームでは、傭船者が傭船料を支払わない場合、船舶所有者は、定期傭船から船舶を引き上げることができることと規定している。しかし、傭船の終了については規定をおいていないことが多い<sup>(8)</sup>。

なお、「契約当事者について倒産手続開始の申立てがあったこと(あるいは、支払不能などの開始申立て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」(倒産解除特約)による解除も考えられるが、定期傭船契約においてこのような特約がなされていることに接する機会はきわめて少ない<sup>(9)</sup>。

ところで、船舶所有者あるいはその親会社に信用不安が発生、倒産することにより船舶の運航継続が差押え等によりストップする可能性がある場合、このような船舶は堪航性を欠く、あるいは契約の履行不能ではないかという議論がある。特に傭船契約における船舶所有者の債務の不履行に関する英国法の立場では、New York Produce Form<sup>(10)</sup>やBALTIME 1939 (as revised 2001)<sup>(11)</sup>フォームにおいて示されているような、船舶所有者は、「船舶を稼働状態に維持する(keep the vessel in a thoroughly efficient state in

hull, machinery and equipment for and during the service) 義務がある」旨の考え方が一般的であるとされる<sup>(12)</sup>。

この解釈は、船舶所有者は、傭船契約上の全使用期間を通じ、船舶が絶対的に使用に適した状態にあるようにしておく義務を負わないが、欠陥があることを知ったときは、ただちにそれを修理するための相当の措置をとらなければならない。

船舶所有者が船舶の稼働状態を維持しない場合、原則として傭船者に船舶所有者に対する損害賠償請求の権利を与えるだけであり、傭船契約の履行を拒否する権利までは与えない。ただし、相当の期間内に欠陥を修理しないときは、契約のフラストレーション(契約目的の達成不能)を構成し契約を解除することができる場合もある。

### (2) 民法に基づく解除<sup>(13)</sup>

船舶所有者の債務不履行があった場合、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。すなわち、同条は、「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。傭船契約上船舶所有者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、傭船者は傭船契約を解除し得る。

### (3) 倒産法に基づく解除<sup>(14)</sup>

#### (a) 船舶所有者の倒産

定期傭船契約の法的性質については、船舶賃貸借的側面を有するものであるとする説が有力であるため<sup>(15)</sup>、賃貸人が破産した場合の賃貸借契約の処理が参考になる。

船舶所有者について破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該当するため、破産管財人は破産法53条に基づき定期傭船契約の解除権および履行請求権を有する。しかしながら、同条1項および2項は、賃借権その他の使用および収益を目的とする権利を設定する契約について、破産者の相手方が「当該権利につき登記、登録その他の第三者に対抗することができる要件を備えている場合には」、適用されない<sup>(16)</sup>。

履行が選択された場合は、定期傭船契約は従前どおりの効力を有することとなり、傭船者の有する債権は、財団債権となる(破産法148条1項7号)。したがって、履行が選択された場合、傭船者は破産管財人に対して破産手続によらずして、定期傭船契約の内容に従って傭船者に船舶を利用させることを請求することができ、破産管財人は、傭船者に対して傭船料の支払いを請求できる。

一方、破産管財人により解除が選択された場合には、傭船者は、解除に伴い船舶所有者に対して有する損害賠償請求権につき、破産債権者となる(同法54条1項)。

なお、船舶所有者について民事再生手続または会社更生手続が開始された場合も、破産手続が開始された場合と同様である<sup>(17)</sup>。

#### (b) 傭船者の対抗手段

傭船者には、各種倒産手続において、船舶所有者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が、民法上の解除権(同法541条等)による解除ができるかが問題となる。船舶所有者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)前においてすでに民法上の法定解除権が発生していた場合、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傭船者の地位は、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、解除を肯定するのが有力である。

(8) 英国法を準拠法とする場合、契約の条項が「条件」(conditions)である場合、その条項に違反した場合は損害賠償、契約の履行拒絶が可能であるが、契約の条項が「保障」(warranty)である場合、その条項に違反した場合は損害賠償のみが可能であるとされる。ある条項が「条件」(conditions)であるか、あるいは「保障」(warranty)であるかは当事者の意思と周囲の状況により決定される。この点については、イー・アー・ハーディ・アイヴァミ・前掲注(6)49頁以下に詳細な説明がなされている。

(9) 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することができるとする特約の効力を否定する最三判昭和57・3・30民集36巻3号484頁、フルペイアウトのファイナンス・リース契約

に関して、ユーザーの民事再生手続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三判平成20・12・16民集62巻10号2561頁などがあるが、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ため、今後の判例の集積が待たれる(藤原総一郎監『倒産法全書(上)』(商事法務、2008)469頁以下)。

- (10) TIME CHARTER (New York Produce Exchange Form) Clause 1に規定されている。
- (11) The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) 所定のUniform Time Charter Clause 3に規定されている。
- (12) イー・アー・ハーディ・アイヴァミ・前掲注(6)32頁以下における記述を要約した。
- (13) 冒頭の事例では、船舶所有者が日本法人ではなく、傭船契約の準拠法も日本法であるケースは稀であるが、日本法が適用された場合の状況を確認しておく。
- (14) 船舶所有者が日本法人であることを前提とする。船舶所有者が日本法人でない場合には、船舶所有者の設立国の法律の検討が必要となる。
- (15) 谷本=宮脇・前掲注(3)113頁。
- (16) 破産法56条1項。なお、商法703条は「船舶ノ賃貸借ハ之ヲ登記シタルトキハ爾後其船舶ニ付キ物権ヲ取得シタル者ニ対シテモ其効力ヲ生ス」と規定する。
- (17) 民事再生手続については、民事再生法49条1項および2項、同法51条(破産法56条を準用)、民事再生法49条5項(破産法54条2項の準用)、会社更生手続については、会社更生法61条1項および2項、同法63条(破産法56条を準用)、会社更生法61条5項(破産法54条2項の準用)。

### Ⅲ 船舶抵当権者の対応

#### 1 執行手続の選択の判断基準

船舶抵当権者は、債務不履行発生後は、船舶の占有取得、運航、傭船契約の地位の譲受、アレスト、司法手続による売却(Public Auction=競売)、私的売却(Private Sale)、任意売却等の手段をとることができる<sup>(18)</sup>。これらの手続をとることが可能であるか否かについては関連法規、船舶抵当権者が取得している船舶抵当権(Mortgage)の内容等を確認することが必要である。

個別の案件において、どのような手段を選択するかは、船舶抵当権者が種々の要素を総

合的に判断して決定することになるが、主として次の要素を検討することになる。

- ① 対象船舶の保険の種類、保険期間、保険料が支払われているか、次回の保険料の支払時期はいつか
- ② 対象船舶の管理状況
- ③ 対象船舶の傭船者の傭船契約継続等に関する方針
- ④ 船舶先取特権、その他船舶に対する権利を主張する者の状況
- ⑤ 船舶所有者、その親会社の状況、今後の対象船舶の管理、運航方針
- ⑥ 対象船舶の時価と債権の残高

近時の傾向としては、競売は費用、時間がかかるため、船舶抵当権者としては、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、私的売却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、対象船舶に対し、Lienを有する者が競売等の手続をとらない限り、船舶抵当権者がイニシアティブをとり競売等の手続をとることはそれほど、多くはないであろう。

なお、担保実行の際、船舶抵当権者は、自己に油濁汚染の責任問題が発生する可能性がないか否かを検討することが不可欠である。

(18) 詳細については瀬野=森田・前掲注(1)。

## 2 アレスト

船舶所有者に債務不履行が発生し、最終的に船舶抵当権 (Mortgage) の実行として対象船舶の売却を行うためには、強制的に対象船舶の運航を差し止める必要が生じる。このように、司法手続により船舶の自由航行権を剥奪する措置をアレストといい、日本においては、民事執行法上の原則的取上執行 (民事執行法114条・189条)、保全的引渡命令 (同法115条・189条)、船舶仮差押え (民事保全法48条)、保管人による船舶の保管 (民事執行法116条4項) などの手続がこれに当たる。

なお、アレストは、このように対象船舶の運航を強制的に差し止めるものであるから、傭船者など、船舶の運航にかかる利害関係人との権利調整が必然的に問題になる。

## 3 船舶の売却

船舶抵当権 (Mortgage) の実行は究極的には対象船舶の売却によってなされるが、売却による実行方法として、(1)司法手続による売却、(2)私的売却および(3)任意売却がある。

### (1) 司法手続による売却

司法手続による売却とは、通常対象船舶が現実に所在する地域 (通常は、アレストを受けた地) の管轄裁判所が、船舶抵当権 (Mortgage) に基づいて、当該法廷地の執行手続法に従って行う競売を意味する。

### (2) 私的売却

私的売却とは、司法手続を経ず、司法機関の関与なく、船舶抵当権者 (Mortgagee) が対象船舶を売却し、その売却金を船舶抵当権 (Mortgage) の被担保債権に充当する手続をいうが、後述の任意売却と異なり、船舶抵当権者 (Mortgagee) は対象船舶の処分権限を有して売却を行い、売却先や売却条件について船舶所有者の承諾が不要であり、売買契約や決済・引渡しにおいても船舶所有者の関与を要しない。

### (3) 任意売却

任意売却は、司法手続を経ず、司法機関の関与なく、船舶所有者が対象船舶を任意に売却し、その売却金をもって船舶抵当権 (Mortgage) の被担保債権に充当することをいう。

## IV 船舶抵当権 (Mortgage) の実行

船舶の競売においては、競売手続が係属している間、船舶を一定の場所に碇泊させておくことが必要である。民事執行法は、執行官に対する職務命令としての船舶国籍証書等の取上命令の制度を設けて船舶の移動制限を確保することとした (民事執行法114条1項・189条)。船舶は、船舶国籍証書その他の文書を船内に備置していなければ、法律上航行することができないから (船舶法6条、船員法18条1項1号、船舶安全法9条)、船舶の移動制限を確保するには、被差押船舶からかかる文書を取り上げるのが、最も簡便かつ効果的である。

なお、船舶の移動が制限された場合の傭船

者の救済は、船舶所有者の備船契約不履行を根拠に、別途船舶所有者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移動制限は、備船者による船舶の利用に重大な障害をもたらす、船舶所有者の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。

英国判例においては、船舶抵当権者 (Mortgagee) の権利は、一定の制約を受けており、船舶抵当権 (Mortgage) 設定時に対象船舶が備船の対象となっていることを船舶抵当権者 (Mortgagee) が了知していた場合とそうではない場合に分けられることがある。備船の対象となっていることを船舶抵当権者 (Mortgagee) が了知していた場合はおおむね船舶抵当権者 (Mortgagee) によるアレストは、既存備船契約により制限され、それに次ぐ私的売却においても、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。

ただし、①既存備船契約が船舶抵当権者 (Mortgagee) の担保権を害する場合、あるいは、②船舶所有者が既存備船契約を履行しない、または履行できない場合には、これらの制限無くアレストや私的売却ができるとされる。

なお、実際は、船舶抵当権者 (Mortgagee) の権利行使を行う段階で、すでに船舶所有者が船舶管理のための諸費用の支払いを遅延し、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、結果的にアレスト等が行えることになるから、これらの制約が障害となることは現実には少ないという評価もできる<sup>(19)</sup>。

(19) 詳細については、英国判例の紹介も含め、瀬野=森田・前掲注(1)に記載している。

## V Quiet Enjoyment Letter

### 1 Ship Financeにおける Quiet Enjoyment Letter

船舶所有者に融資契約上の債務不履行事由が発生し、船舶抵当権者 (Mortgagee) により船舶抵当権 (Mortgage) が実行されると、

対象船舶がアレストされたり、私的売却等により所有者が変更となる可能性がある。この場合、備船者による船舶の利用に重大な障害をもたらすため、備船者としては、船舶抵当権 (Mortgage) の実行についてあらかじめ制限しておくことを希望することが多い。また、船舶抵当権者としても、備船者に高い信用力がある場合は、船舶抵当権 (Mortgage) の実行や権利行使に対する制限の排除よりも備船継続の優先を了承せざる得ない、あるいは了承した方が債権回収の極大化につながることもある。

このような場合に、備船者と船舶抵当権者の間で、あらかじめ、融資契約上の債務不履行事由が発生した場合の船舶抵当権 (Mortgage) の実行の条件、手続について合意することがあり、かかる合意に関する書面のことを Quiet Enjoyment Letter (以下「QE」という) と呼ぶことが多い。

### 2 QEの主な内容

QEは、一般に以下のような内容が定められることが多い。

① 備船者が備船契約上の義務を遅滞なく履行している限り、融資契約上デフォルト事由が発生し、船舶抵当権者による船舶抵当権 (Mortgage) の実行が可能となった場合でも、船舶抵当権者はこれを以下の手続によらないで実行してはならない。

② 船舶抵当権者が船舶抵当権 (Mortgage) の実行を希望する場合、船舶抵当権者は順次、次の手続をとることが要請される。

- (a) 船舶抵当権者からまず備船者に対して通知をする。
- (b) 備船の引継ぎ先 (既存備船契約の船舶所有者の契約上の地位の移転先)、船舶の買受人 (以下「買受人」という) の選定が行われる<sup>(20)</sup>。
- (c) 買受人が決定された場合、買受人による船舶の所有権/占有権、既存備船契約の所有者たる地位の引継が行われる。
- (d) 買受人が選定されるまでの間、備船者はあらかじめ決められた金額で船舶の買取オプション (この場合、既存備船契約は終了する) を有する。
- (e) (a)の通知の後一定期間内に、既存備船

契約の所有者たる地位の引継ぎ、傭船者による船舶の買取のいずれもなされない場合には、船舶抵当権者は船舶抵当権 (Mortgage) を実行することが可能となる。

③ 船舶について、拿捕、没収、沈没、その他全損事由が発生し、既存傭船契約の継続が不可能な場合上記①は適用されない。

④ 船舶の買取に加えて、船舶所有者の融資契約上の債務の引受を規定しているものもある。

### 3 QEの留意点

QEの文言については、交渉結果により大きく異なるが、船舶抵当権者としては、次の点について留意をして文言の交渉をすることが望ましい。

① 船舶抵当権者から傭船者に対して、上記2②(a)の通知後、船舶抵当権 (Mortgage) 実行が可能となる (上記2②(e)) までの期間をどのように設定するか。

② 傭船の引継ぎ (既存傭船契約の船舶所有者の契約上の地位の移転) 先、買受人の選定は、船舶抵当権者と傭船者のどちらが行うか (船舶抵当権者が指名し傭船者が承諾する者、傭船者が指名し船舶抵当権者が承諾する者、船舶抵当権者と傭船者双方が指名する者等のさまざまなパターンが想定される)。

③ 傭船者の買取オプションを認める場合の傭船者の買取価格をどのように設定するか。傭船者は時価での買取を主張することが多いが、船舶抵当権者としては、少なくとも融資契約の残債、金利スワップ解約金および船舶の処分に要した費用等の合計額以上の金額とすることを主張できるか。

④ QEのほかに、船舶抵当権者が融資契約上の船舶所有者の債務の担保として既存傭船契約 (または傭船料債権) の譲渡担保を取得している場合で、これに関して傭船者が船舶抵当権者に対して承諾書等を発行している場合、QEと当該承諾書との整合性が図られているか。

### 4 船舶所有者に既存傭船契約上の不履行があった場合

船舶所有者に傭船契約上の不履行があった

場合、傭船者としては傭船契約の規定に従い、所定の要件が具備されれば、傭船契約の解約等ができる場合がある。しかしながら、それでは船舶抵当権者としては、QEを締結して傭船者を確保しようとした目的が達成できないことになるため、傭船者との間で傭船者による解約権行使の条件、手続について、以下のような規定が定められることが多い。

① 傭船者が傭船契約を解約しようとする場合はあらかじめ船舶抵当権者に対して通知をすること。

② 上記①の通知に定められた期間内に船舶抵当権者が船舶所有者による不履行を是正した場合、または買受人を選定し当該買受人が船舶の所有権 (占有権)、既存傭船契約の引継ぎを行った場合は、傭船者は解約権を行使しないこと。

## VI おわりに

本稿は、船舶所有者の経営破綻の場合、これに対して担保権を有している金融機関の権利行使と当該船舶の傭船者の船舶利用権の利害対立、利害調整について、現状の実務上の問題点等を報告するものであるが、未解決あるいは検討が不十分な点も多々あると思われる。本稿を契機として、実務家、研究者の間でこの問題においてさらなる研究、検討が行われることを期待したい。