

れをリクィディーター (Liquidator) と言います。もしこの選任がなされない場合には、先程述べた官選財産管理人が清算人の職につきま。

非常に古い統計によりますと、イギリスでは債権者申し立てによる強制解散が、1割以下であるといわれています。

その後の手続きは、裁判所の監督のもとに、清算人が、清算事務を行うという、日本での会社の整理、清算方法とほぼ同一かと思われま。それから一番件数が多いのは、任意解散であり、ボランティア・ワインディング・アップ (Voluntary Winding-up) と言いま。この自発的に会社を清算しようという場合には、大まかにいって2つの手続きがあるといえます。

1つは、自分は全部払える、ほぼ全部か、全部に近いくらい払える、ですから債権者の意向は聞かなくてもいいという場合。即ち、債権者には皆さんお返ししします。しかし自分の会社を閉めたいという場合です。これを、株主による任意解散と言いま。これはですから原則として、100%弁済ができて、債権者に頭を下げなくてもいい清算であります。

それともう1つは、債務が払えないために債権者に頭を下げながら整理する場合、これを債権者による任意解散というように、日本語では称していま。

要件としては、いずれの場合も、特別決議が必要で。先程述べました株主による任意解散の場合には、会社サイドで清算人を選任し、債権者による任意解散の場合は、債権者が清算人を選任する建て前になっています。

ですから、会社がディゾーションの決議をいたしましたので皆さんのご意見を聞きたいというのは通常、債権者による任意解散のシチュエーションではないかと思われま。

最後に解散の方法としては、一応任意解散だけれども、裁判所の監督に付するという制度もあります。これは、債権者その他の申し立てによりまして、任意解散だけれども裁判所は目を光らせてくれというふうな申し立てをしたうえで適宜な場合に、裁判所は、監督を行うという手続き

であります。

これも古い統計ですが、任意解散が9割以上を占めているといわれていまして、整理件数の約1割が、強制的な日本という債権者申し立ての破産に類する手続きであります。

ここまでは清算型の手続きを説明したわけですが、最後に会社のいわゆる再建型の手続きにつきまして少々触れま。通常アレンジメント (Arrangement) もしくは、コンポジション (Composition) という言葉を使いま。

これは条文上は、会社サイドが、アレンジメント、要するに債務整理して、会社を再建したいのでアレンジメントもしくは、コンプロマイズ、妥協についての案を株主もしくは、債権者に提出し、それについて、日本の和議と同様にして、債権者につき、数のマジョリティー、ならびに債権額の4分の3が通れば、その再建案でもって、例えば利息とか、債権の1部カットとかで債権者が了承し、かつ株主の4分の3も同意し、かつ裁判所が認可すれば、その効力は他の債権者をも拘束するということになります。

イギリス法で、リオーガナイゼーション (Re-organization) という言葉が用いられますが、いわば債権型の倒産の手続きの一環でありまして、基本的にいますと、株式を他の会社に売るもしくは株主構成を変更する、というのを、イギリス法上、リオーガナイゼーション=再構成という言葉を用いるのであります。

これは、いろんな場合があるわけで、営業譲渡する場合もあれば、株式の譲渡をする場合もありますが、そういった組織変更をすることを、文字どおりのことばでリオーガナイゼーションといっています。

イギリスの倒産手続きに関しても、比較法的に非常に興味をもってまして、時間があれば、もっとまとまった形で、かつ長い時間やりたかったんですが、持ち時間が限られていますのできょうのところは、これで終わります。

Ⅲ 船舶抵当権の実行について (瀬野)

船舶抵当権の実行について若干のお話を致しま

す。ここでは、(1)まず、狭義の抵当権の実行である Public auction と Private sale について述べ (2)次に、日本国内での船舶抵当権が実行される場合の手続の概略を述べ、(3)最後に、諸外国で実行されている場合の手続の概略に触れてみたいと思います。

1. 国際法上、「手続法は法廷地法による」という原則が採用されています。すなわち、船舶抵当権の実行手続は、手続法でありますので、法廷地である差押地の手続法によることとなります。例えば、日本で船舶が差押えられた場合には、日本の手続法により手続が進められることとなります。

2. 抵当権者としては、貸出先が default になった場合には、抵当権の実行をすることになります。広い意味では、抵当権の実行には、Public auction と Private sale の2つがあると考えられます。

(1) Public auction : 一般に“抵当権の実行”というときには、Public auction と言いまして、裁判所の機関を通して売却が行なわれるケースであります。

この手続の利点は、本船に付着している抵当権、先取特権等のすべてが消滅することです。したがって、Public auction により船舶を取得する者は、法律上当然に先取特権等の付着のないものを取得できることとなります。他方、この手続のデメリットは、主として2つあります。第1に、競売申立時に、執行費用としてかなりの額を予納しなければならないということです。どのくらい予納金を出さなければならないか。又どのくらい期間がかかるかは、各裁判所により、また、船舶の種類ないし大きさその他各種事情により差異があり、数字を申し上げることはできません。過去の例を参考にす他ありません。過去において、日本で競売された具体的ケースを御紹介致しますので参考にして下さい。

- ・千葉地裁 パナマ船 鉾油船
3 カ月間 手続費用 4000 万円
- ・東京地裁 イスラエル船 冷凍船

3 カ月間 手続費用 7800 万円
(これは、冷凍バナナの処理費用がかかったので多額になった。)

(2) Private sale : Public auction は裁判所の機関を通して売却するケースであります。この Private sale は、裁判所機関を通じないで船舶を売却する場合をいいます。この手続の利点は、Public auction のデメリットがないというところにあります。すなわち、執行費用がかからないこと、短期間で売却が可能であるというところにあります。他方、デメリットは本船に付着している先取特権、抵当権は消滅しないで、存続しているということです。したがって、Buyer としては、これらの負担のついた船を購入するということは、リスクがあるものです。すなわち、これらの権利に基づいて将来競売の申立てがなされる可能性があるからです。そこで、Buyer としては、しかるべき機関、通常は Private sale をしようとする金融機関に対しこれらについて保証を求めてくるので、金融機関が保証状 (L/G) を出さなければ Private sale が不可能なものとなります。私もある金融機関を代理してパナマ船の Private sale をしていますが、Buyer との間で L/G の内容について細かいネゴをしています。

3. 日本における抵当権実行手続 (Public auction) の概略を御説明致します。

まず、抵当権者としては、通常、「船舶執行の申立て前の国籍証書の引渡命令」をとり、執行官により本船より国籍証書等を取り上げてもらいます。これにより、船舶は、法律上出航することができなくなります。そして、執行後、5日以内に、船舶競売の申立てをしなければならない、と法律は規定しています。したがって、その5日の間に、貸出先との和解が成立しない限りは、抵当権者としては、船舶競売の申立てをすることとなります。この時必要とされる文書は、(1)担保権の存続を証する文書、(2)船舶登記簿謄本又はその代用物 (ロイズ・レジスター)、

(3)碇泊証明書, (4)発航準備未了書, (5)資格証明書, 委任状です。その後は, 別表A (20頁参照) に掲載した手続をたどります。

4. 外国における抵当権実行手続について

(1) 基本的には, 日本における手続と異なりませんが, 国によって手続の差異がありますので, 調査が必要です。

そこで, 差押と競売について各国についてまとめた表がありますので, 御覧になって下さい。(21頁, 別表B)。

(2) 英国法系の国で抵当権を実行する場合

英国を始め, シンガポール, マレーシア, ホンコン, オーストラリア, カナダ等のように英国法に類似する英国法系の国で本船を差押える場合の問題点について検討してみます。

イ) 法廷地法主義

まず, (a)船舶先取特権の成否を決定するにあたってどこの国の法律が準拠法となるか(b)船舶先取特権と船舶抵当権の優先順位を決定するにあたってどこの国の法律が準拠法となるのかが問題となりますが, 英国法系の国では, すべて法廷地法(すなわち英国法等)にしたがうという考えかたが支配的です。たとえばホンコンで船舶競売が申立てられた場合には, 前述の(a)及び(b)の問題の解決についてはホンコンの法律が準拠法となります。

ロ) 外国船の抵当権

英国法では, 英国法上の legal mortgage, 即ち, 英国籍の登記済船舶における登記済抵当権だけが抵当権であります。しかし, The Colorado号事件以来, 外国船の抵当権も英国法の legal mortgage と同一性質のもの(即ち, 当該船舶が登記され, その船舶について登記された抵当権であり, 登記ない限り第三者対抗力がないというもの)であれば, 英国法の抵当権として認められるという立場が確立致しました。したがって, パナマやリベリアの優先的抵当権は, 登記される限り, 英国法の抵当権として認定されます。

ハ) 英国法が認める船舶先取特権

英国法では抵当権は常に, 船舶先取特権に劣後します。これだけだと, 一見, 英国法で抵当権実行するのは不利なように思われます。しかし, 英国法が認める先取特権は次の4つだけです。

1. 海難救助料
2. 船舶衝突による損害賠償
3. 船員給与, 船長の立替金
4. 冒険貸借(これは, 古い制度で, 現在の実務では起こらないと判断されます)

ニ) 総説

以上の通り, 海難救助料, 船員の給与, 船舶衝突のような不法行為による損害賠償の実行が抵当権に優先することとなります。海難救助料, 船舶衝突は, 平常時では, 極めて, 稀な債権ですので, 英国法等の国で抵当権を実行する場合には, これらの内, 抵当権実行時に, 覚悟しなければならないのは, 「船員の給与」だけでしょう。

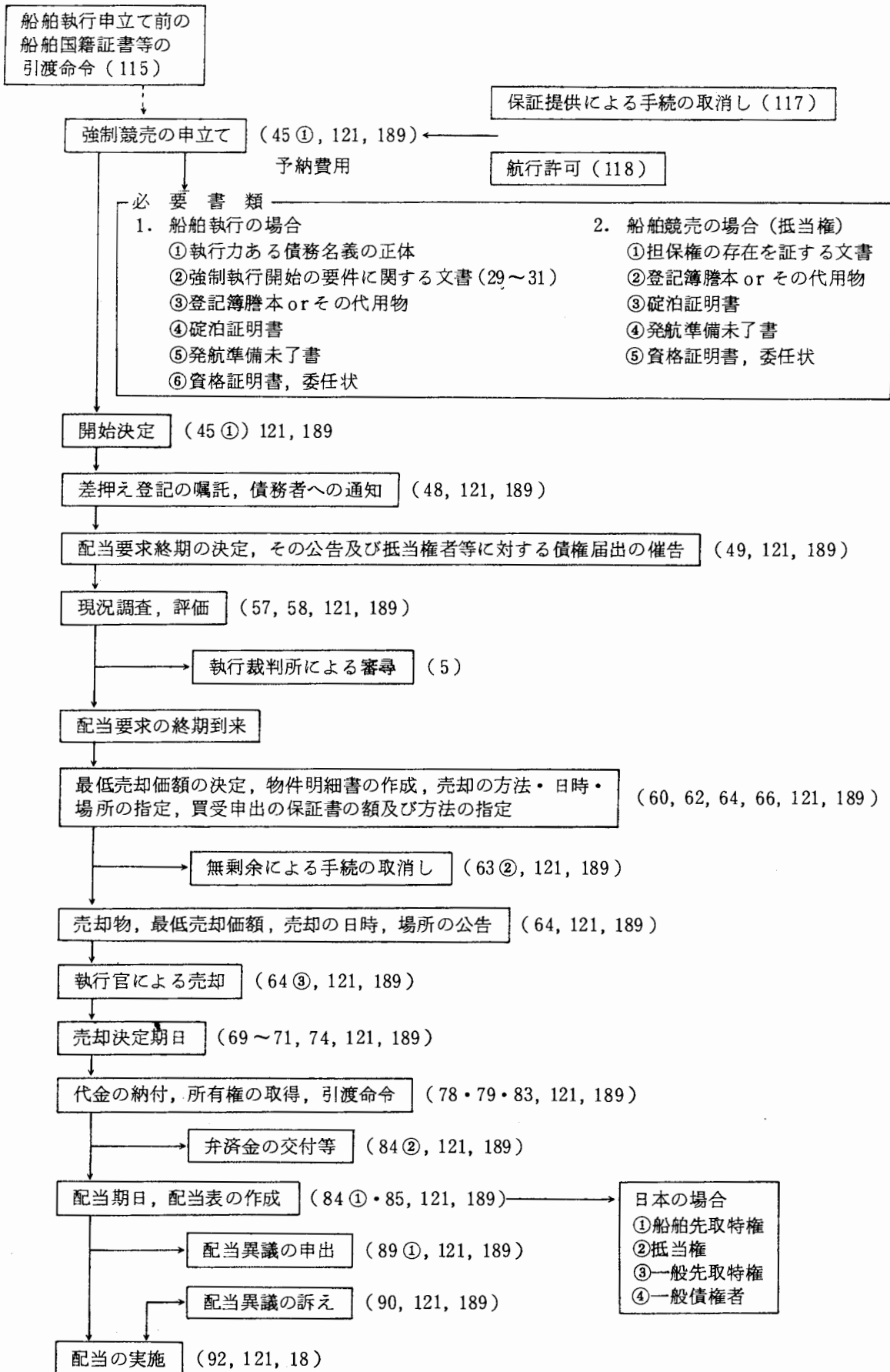
IV Charterer の倒産と

Owner の対応策 (瀬野)

Charterer が倒産した場合この Charterer に対して船舶を Time Charter (定期傭船, 以下, T/C という) ないし Bareboat Charter (裸傭船, 以下「BBC」という) に出している Owner がどのように対応すべきであるかが Owner の関心事になります。そこで, これに関して, Owner が知っておくべきことは, 大きく分けて4つあると思われます。すなわち, 第1に, T/C, BBC の契約はどのようになるか, 存続するのか, 終了するか, 第2に, Owner が本船を引揚げることができるのであればその留意点は何か, 第3に, Owner 所有の船舶が差押えられる可能性, 差押への対応, 第4に, 傭船料の回収方法についてであります。以下において, それぞれ分けて説明を致したいと思います。

1. Charterer の倒産により, Time Charter やBBCの契約はどのようになるのか, そして, Owner が Charterer に対して有している権利

(別表A)



(別表B)

外国における抵当権実行手続

1. 差押について

- 1) 抵当権の存在を証明する証拠の提出は必要か Q1
- 2) 保証金を供託する必要があるか Q2
- 3) 訴訟委任状は必要か Q3
- 4) 差押令状を船長以外に送達する必要があるか Q4

2. 競売について

- 1) 船価鑑定がなされるか Q5
- 2) 公告以外、各抵当権者に通知されるか Q6
- 3) 最低競売価格が設定されるか Q7
- 4) 競落代金は、現金一括払いであるか Q8

(注意点)

この表は、当職が現実経験したものばかりではなく、文献をリサーチした知識に基づいて作成されたものです。また、各国の法律の改正等がなかったと断言することもできません。したがって、この表を一応の参考とし、現実に抵当権を実行する場合には現地の弁護士に問い合わせをすることをお勧めします。

国名	質問 Q-1	Q-2	Q-3	Q-4	Q-5	Q-6	Q-7	Q-8
Australia	Yes	No	No	None	裁判所の裁量	裁判所の裁量	Yes	Yes
Belgium	No	Yes	No	port authority と ship registry になされる	No	No 但し、外国船でも登記されるので、知り得る	No	No 裁判所の裁量で割賦弁済も可
Canada	No	No	No	Consular (外国船の場合)	Yes	Yes 但、絶対的条件ではない	Yes	Yes
Denmark	No	Yes	No	Harbour master	Yes 但し、当事者が船価の合意しない場合のみ	Yes	No	Yes
Finland	Yes	Yes	Yes	None	No	Yes	No	Yes
France	Yes	Yes but, unusual	No	None	Yes	Yes	Yes	Yes
Germany	Yes	Yes	Yes	port authority	No	Yes	No	No 一部につき分割弁済可
Japan	Yes	No	Yes	None	Yes	Yes	Yes	No 有価証券も Bank LG も可
Netherland	No	No	No	Owner	No	No	No	Yes Bank LG も可

国名 \ 質問	Q-1	Q-2	Q-3	Q-4	Q-5	Q-6	Q-7	Q-8
Norway	No	裁判所の裁量による	No	Owner	No	Yes 但し、ノルウェー内に representative がいること	Yes	Yes 但し、担保差入れの Credit はあり得る
Singapore	No Affidavit	No	No	None	Yes	No	Yes	Yes
England & Hong Kong	No Affidavit	No	No	None	Yes	No	Yes	Yes
United States of America	Yes	No	No	None	No 当事者が定める	Yes	Yes	No 分割弁済も可

(備船料)はどのような性質を有するのか、という問題を検討したいと思います。ただしここでは、日本法人である Charterer が倒産した場合について検討します (Charterer が外国法人であれば、当該外国の倒産手続を検討することが必要となってきます)。

- (1) まず、日本の法律は、これらの契約に関してどのような規定をおいているか。これを考えるにあたり、T/Cの性質を検討しなければなりません。これには種々の考え方が対立しています。時間の都合上、日本における判例を前提として議論を進めます (日本における倒産手続でありますから、日本の判例が採用されると思われます)。日本の判例は、T/Cは船舶賃貸借と船員の労務供給との混合された契約、すなわち賃貸借の一種であると理解していますので、これを前提として検討します。

① Charterer が破産した場合

- この場合、T/C、BBC等の契約が終了するのか。存続するのか。

Charterer が破産宣告を受けた場合には、民法の規定により、T/C、BBCに期間の定めがある場合においても、Owner 又は破産管財人はいつでも解約の申入れをなすことができます (民法

621条)。すなわち、破産申立てがあつたとしても当然に、T/C、BBCが終了するわけではなく、また、破産宣告があつたとしても当然に契約が終了するわけではありません。しかし、破産の場合は Charterer が将来経営を継続しないこととなりますので、Owner としては何らかの契約を終了させる手段をとらざるをえません。

- 解約された場合の Owner の債権はどうなるか。

破産宣告時から契約終了時までの備船料及びその後船舶の delivery を受けるまでの損害金は、財団債権となり (破47⑧)、優先的に弁済を受けられます (100%の弁済を受けられると考えてよいと思います)。

しかしながら、破産宣告前に生じた備船料は破産債権となり、低率の配当しか受けられなくなります。

- ② Charterer に対し会社更生手続開始の申立てがなされた場合、ないし、開始決定がなされた場合

- T/C、BBC等の契約はどうなるのか。

この場合も、会社更生手続開始の申立てがあつたからという理由で当然に契約

が終了するわけではありません。

そこで、更生手続開始決定後は、更生管財人はT/C、BBCを一方的に解約することができます（会更生103）。しかし、Ownerは、法律の規定上はT/C、BBCを解約することができません。これが破産の場合と異なる点です。

- 解約された場合のOwnerの債権はどうなるか。

更生手続開始後、契約終了時までの備船料及びその後船舶のdeliveryを受けるまでの損害金は、共益債権となり（会更生208②⑥）、ほぼ100%の弁済を受けられると考えてよいと思います。しかしながら、更生開始決定前に生じた備船料は、更生債権となり、低率ないしは長期にわたる弁済を受けることとなります。また場合によっては、Ownerと保全管理人との間においてT/C、BBCのキャンセル（合意解除）交渉が行なわれる場合があります。昭和50年9月2日、更生手続開始の申立てがなされた照国海運のケースもこれが問題になりましたし、現在、三光汽船のケースでも問題になっています。ちなみに、キャンセル料は、残存備船期間の備船料合計額を100とすると、照国のケースで約15が支払われたようです。三光の場合は5が提案されているようです。

合意解除が成立した場合は、Ownerはキャンセル料を請求することができますが、これらの権利はどのように行使されるかが問題になります。

- 1) 保全管理人との間（すなわち、更生手続開始決定前）で合意解除が成立し、更生開始前に支払われる場合

特に問題はありませんが、即時金を受領することが必要。

- 2) 更生管財人との間（すなわち、更生手続開始決定後）で合意解除が成立した場合

共益債権（208②又は⑤）になるのではほぼ100%受領できると考えてよい。

- 3) 保全管理人との間で合意解除がなされたが、キャンセル料支払前に更生開始決定がなされた場合

更生債権になるのが建前で、119の3により裁判所の許可があれば共益債権になる。

- ③ Chartererに対し、和議の申立てがなされた場合

- T/C、BBC等の契約はどうなるのか。

和議手続開始は、債務者の財産の管理、処分権に影響を及ぼさず、既存の契約関係はそのまま存続します。和議の場合には、破産会社更生のケースと異なり、Charterer又はOwnerが法律上、一方的にT/C、BBCをキャンセルすることはできません。

- Ownerの債権はどうなるか。

和議手続開始前に発生した備船料は和議債権となります。和議債権になりますと、即時に全額弁済を受けることは期待できず、和議条件により一部カット等がなされる可能性が強いと思われます。これに対し、和議手続開始後に発生した備船料は、和議債権ではなく、和議手続外で取立てをすることが可能です。

- (2) 次に、T/C、BBCを締結する場合に、Charter Partyを作成しますが、これらのCharter PartyはChartererの倒産（すなわち備船料の不払い等）についてどのような規定をおいているのか（これは、法律上、Ownerにキャンセルが認められていない場合に特に重要になってきます）。

- ① Time Charterについて

- New York Produce Form第5条は、「Chartererが備船料を期限通り、支払期日までに支払わなければ、Ownerは就航している船舶を引揚げる権利を有する」と規定しています。したがって、Chartererに対して倒産手続がとられて

もそうでなくても、傭船料の不払いがあれば本船を引揚げる事が可能となります。

- ボールタイムにおいても、第6条においても New York Produce Form 5条とほぼ同様の規定をおいています。
- 日本海運集会所のフォーム第10条で同様の規定をおいています。

② BBCについて

Produce Form 第31条で同様の規定をおいています。

2. 以上により、Charterer が傭船料を支払わない場合には、T/C, BBCのCharter Partyの規定により、Owner は本船を引揚げる事ができるということを説明しましたが、そのときに留意する点があります。それは、B/L所持人との関係です。

B/Lを発行した者は、B/Lの表示にしたがって荷物を揚地港まで運び、B/L所持人に荷物を引渡す法律上の義務を負っています。そこで、B/Lを発行したのは、Charterer ないしはその代理店であるので、Owner はB/Lの発行とは無関係であるといえるか否かが問題です。この問題は、極めて難しい問題ですが英米法では、B/L書面上の発行者のところに for Master という表示があれば、Owner はB/L発行に無関係ではないという考え方が強いようです。そうであるとすれば、場合によっては、Owner もB/L発行者としての責任があり、現在発行しているB/Lの荷物を揚地港まで運んだ後で本船を引揚げなければ、カーゴクレームを請求される可能性があります。

3. Charterer の倒産と船舶のアレストについて

(1) T/C, BBCの場合、バンカーオイル、港費、曳船料等は、本来的にはCharterer が負担すべきものです。しかしながら、Charterer が倒産した場合、バンカーオイル・サプライヤー、港費、曳船料等の債権者は、Owner 所有の船舶をアレストして、取立てをすることができる場合があります。このように船舶をアレストすることができる権利は、Maritime

Lien 及び Statutory Lien in Rem であります。どのような権利が Maritime Lien になるかあるいは Statutory Lien in Rem になるかはそれぞれの国によって異なります。

すなわち、Owner として知っておくべきことは、「本来はCharterer が負担すべき債務の中にも、Owner の船舶をアレストしてこれから取り立てることができる権利もある」ということです。

(2) さて、このように Owner の船舶がアレストされる可能性があるとするれば、これを回避する方法の有無が問題になります。

① 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者が、真に、Maritime Lien 又は Statutory Lien in Rem を有しているか否かを検討する必要があります。その結果、Maritime Lien 等が成立するということが明らかである場合には、船舶を差押えられないため、これらの者と和解すべきです。しかし、請求額の全額を支払う必要はありません。東京海事の倒産において当職が経験したところによると、請求額の5割～7割くらいで和解が成立しているようです。

② Maritime Lien に対して、一般的には船名を2度変更することが効果があるといわれているようです。これによっては、Maritime Lien は消滅しません。しかし、ロイズ・レジスターでは、直前の船名までしか出せませんので2度変えると追跡が困難だからです。

③ Statutory Lien in Rem に対して、本船がこの権利に基づいてアレストされる前に、第三者へ譲渡された場合には、Statutory Lien in Rem は消滅することになります。したがって、自己の他のペーパーカンパニー等に売却することにより、アレストを回避することができます。

(3) 次に、Owner の船舶が Maritime Lien を有する者等によりアレストされた場合、Owner としてこれにどのように対処すべき

かが問題になります。

Owner としてとるべき方法

① Maritime Lien 等が明らかに認められる場合は、和解をし、アレストの取下げをしてもらう。

② Maritime Lien 等が認められるかどうか疑問である場合

保証金を供託する等の方法により、本船をリリースし、その後裁判所で争う。

日本法上アレストを解放する手段は、以下のとおりです。

(i) 航行許可の取得 (民執法 118 条)

要件・営業上の必要その他相当の事由のあること。

・各債権者 (アレストをした者を含む) 等の同意があること。

(ii) 保証提供による取消 (民執法 117 条)

要件・執行停止文書の提出があること。

・債権者の債権及び執行費用の総額に相当する保証を提供すること。

4. 備船料の回収方法、特に Owner が、備船料を支払ってもらっていない場合、(1)まず第一に、本船上に積載中の第三者所有の荷物に対して留置権を行使することができるか否かまた、(2) Charterer が第三者により運賃、用船料を支払ってもらっていない場合、第三者に対する請求権に Lien を行使することができるか否か問題になります。New York Produce Form はこれを肯定しているように読めますが、これらは、極めて難しい問題であります。Tetley 著 "Maritime Liens and Claims" という最近出版された本によると、以下のように分析されています。英米における種々のケースを分析した後において、(1)B/L を発行した Charterer 以外の Owner が本船上に積載中の第三者所有の荷物に対して留置権を行使するためには、また、(2) Charterer が第三者により運賃、用船料を支払ってもらっていない場合、第三者に対する請求権に Lien を行使するためには、以下の4つの条件を充足しなければならないとして

います。

① Charterer と Owner との T/C Party の中で、Owner が第三者所有の荷物又は第三者に対して留置権を行使できる旨の文言があること。

New York Produceはこの文言がありますが、ポールタイムの18条はこの文言には該当しないという判例があります。

② Charter Party の中にこのような留置権が存在することを第三者が知っていなければならないとされています。一般的には、Chartererが出しているB/Lの中で、Owner にこのような留置権があることが表示されていること、または、Voyage Charter の場合には Voyage Charter Party の中で表示されていれば十分であるとされています。いずれにしても第三者が知っていたということの立証責任は Owner にあります。

③ Owner が本船上の荷物が B/L holder に渡される前に、同人に対し留置権の主張をすることが必要です。

④ 第三者が、Charterer に運賃又は用船料を支払う前に、Owner が第三者に対して、運賃又は用船料を Owner に対して支払うよう通知すること。

V 先取特権の成立とその行使 (辰野)

先に、瀬野弁護士がお話ししたのは、抵当権者として、(典型的なのは金融機関・商社であります)、金融機関もしくは商社で、抵当権を有している場合の回収方法であります。これがあれば、まだ運がいいというようなケースであります。

続きまして、抵当権はないけれども、先取特権がある場合、もしくは、抵当権者が先程のように実行する場合、先取特権というのは、非常に邪魔な存在になります。それにつきまして、執行の方法、ならびに抵当権との優劣関係について簡単に説明致します。

(法廷地の選択方法)

まず、これは金融機関、抵当権者あるいは先取特権者両方とも関係する問題ですが、どこで