

シップファイナンスに関する法的諸問題

弁護士 加藤伸樹

小岩井・桜木・櫻井法律特許事務所

1. はじめに

- 1.1. ばら積み船、タンカーまたはコンテナ船のような物品の輸送に用いられる船舶のうち、国境を越えて移動する船舶を外航船という。
- 1.2. 外航船は、市況及び通貨為替にもよるが、1隻当たりの建造価格(円建て)は数十億円から高価なものだと数百億円になる。中古船売買市場においても、数十億円規模の取引が多くみられる。
- 1.3. 後に述べるとおり、外航船は、パナマ等の船舶所有コストが低い国に設立された特定目的会社により保有されることが多い。通常、このような特定目的会社は、十分な資産を有しないため、船舶の建造・中古船の購入の際にはファイナンスを受けることが不可欠となる。
- 1.4. 本稿の目的は、このような船舶を所有する特定目的会社に対するファイナンスに関する法的諸問題を検討することである。ファイナンスには様々な形態があるが、本稿では、造船代金を貸しつける金銭消費貸借契約に各種担保を組み合わせる方法について検討する。
- 1.5. 以下では、まず、外航船の建造・運航に関連する法律関係を説明し、次にシップファイナンスにおける金銭消費貸借契約及び各種担保契約について説明し、最後に、問題となる事例をいくつか検討したい。

2. 外航船に関する法律関係の説明

2.1. 造船契約 (Shipbuilding Contract)

- 2.1.1. 船舶を保有しようとする者(以下、「発注者」という。)が造船所に船舶の建造を発注し、造船所が建造を請け負う契約を造船契約という。実務上、日本の造船所が関与する造船契約の多くは、日本造船工業会

（Shipbuilders' Association of Japan）の標準契約フォームを適宜修正したものである。そこで、以下では、この標準フォームの内容のうち、ファイナンスとの関係で重要と思われる事項について説明する。

2.1.2. 標準フォームでは、代金を分割払いとしている。支払時期は、①輸出許可（License）、②起工（Keel Laying）、③進水（Launch）及び④引渡し（Delivery）時の4回とされている（標準フォーム第2条）。実務上は、1回目の支払いは輸出許可時ではなく契約締結時とされることが多い。また、①と②の間に工事開始（Steel Cutting）時を入れた5回払いの契約も見られる¹。

2.1.3. 分割払金の一部が支払われたのちに、造船所の債務不履行（工事の遅延等）により契約が解除される場合、造船所は既に受け取った分割払金（これを、「前受金」という。）に約定の利息を乗せて返還する義務を負う。この義務を前受金返還義務（Refundment）という。これに対し、発注者の債務不履行（代金支払遅延）の場合、造船所は前受金を返還する義務を負わない。

2.1.4. 前受金返還義務が問題になる場合、造船所に十分な資金がないことも多いため、「造船所の取引銀行等による前受金返還義務を保証する保証状の提出」代金支払いの前提条件とすることを標準フォームに特約として加えることが多い。このような保証状をRefund Guaranteeと呼ぶ。

2.1.5. 船舶の代金は、遅延日数、速度、燃費または重量が当事者間で合意した基準に達しているかという点を考慮して、減額される（標準フォーム第3条）。この減額は、引渡し時の支払いにおいて行われる。

2.1.6. 引渡し時の支払いは、信用状あるいは銀行等に開設したエスクローアカウントを用いる方法により、船舶引渡しと引換えに支払われる（標準フォーム第2条4項（d））。代金を造船所に解放する条件は、代金を預かる銀行等が船舶の引渡しを証する書類その他造船契約で定められる引渡書類一式を確認することとされる。

2.1.7. 船舶引渡しは、現実の引渡しと書面上の引渡しから構成される。現実

1 山口伸人「船舶建造融資と債務不履行発生への対応」金融法務事情1839号30頁。

の引渡しとは、発注者が手配する船長、船員に船舶が引き渡されることをいう。書面上の引渡しは、現実の引渡しを確認後、造船所が発行する建造証明 (Builders' Certificate) など船舶を登録するのに必要な書類²の引渡しを受けたうえで、PROTOCOL OF DELIVERY AND ACCEPTANCE (PDA) と呼ばれる書類に両当事者が署名を行うことにより行われる。前述した最終代金の支払いと同時履行関係にある引渡しは、書面上の引渡しを指し、信用状開設銀行あるいはエスクローアカウント開設銀行は、両当事者により署名されたPDAを確認した上で最終代金を造船所に支払う。

2.1.8. 標準フォームでは、準拠法として船舶を建造している地の法が指定されている。日本の造船所が締結する造船契約が、この指定をそのまま用いる場合、造船契約の準拠法は日本法となる。

2.2. 備船契約 (Charterparty)

2.2.1. 完成した外航船を保有する者 (以下、「船主」という。) は、多くの場合、海運業を営む事業者に外航船を貸し切り、かかる第三者から利用料を得ることによって収入を得る。このような契約を備船契約といい、備船契約において船舶を借りる当事者を備船者、備船者が船主に支払う利用料を備船料という。

2.2.2. 備船契約には、船主が船舶の管理、船級の維持、船員等の手配、保険の手配 (以下、「船舶の管理等」という。) を行う定期備船契約 (Time Charterparty) と備船者が船舶の管理等を行う裸用船契約 (Bareboat Charterparty または Demise Charterparty) がある。

2.2.3. 定期備船契約は、船主が備船者に船舶を利用させ、かつ船舶の管理等を行い、備船者が対価として備船料を支払う契約である。ニューヨークプロデュース方式の約款 (NYPE1946) などに、追加条項 (Rider Clause) を別紙で添付して締結されることが多い。

2.2.4. 定期備船契約の約款には、オフハイアー条項 (Off-Hire) が含まれている。オフハイアー条項とは、座礁、船主債権者によるアレスト等の事情

2 船籍国により、登録に必要な書類は異なる。

により傭船対象船舶が稼働できなくなった場合に、かかる不稼働の時間（通常は分刻み）に対応する傭船料支払義務を停止し、傭船期間の終期を自動延長する合意である。

2.2.5. 定期傭船契約につき、傭船期間の終了時に、傭船者が船舶を買い取るかどうか選択できる買取選択権（Purchase Option）が特約されることもある。

2.2.6. 裸傭船契約は、船主が傭船者に船舶を利用させ、傭船者が対価として傭船料を支払う契約である。船舶の維持等は、傭船者が行うため、定期傭船と比べて傭船料は低くなる。多く用いられている約款は、Barecon2000である。

2.2.7. 定期傭船契約と異なり、傭船者が船長を雇うため、船舶の運航に関する船主のコントロールが利かなくなるので、裸傭船契約では先取特権等（Lien）を発生させないこと等を傭船者に誓約させる。

2.2.8. 裸用船契約に買取選択権を組み合わせることにより、ファイナンスリースとして設計し、会計・税務上の特典を受ける手法も用いられている。

2.2.9. 傭船契約については、準拠法として英国法が指定されることが多いと思われる。英国法が指定される場合、紛争解決条項は、ロンドン海事仲裁人協会（London Maritime Arbitrators Association）における機関仲裁が用いられるのが通常である。

2.3. 船舶管理委託契約（Ship Management Agreement）

2.3.1. 船舶の管理等は、船主（定期傭船の場合）あるいは傭船者（裸用船の場合）が自ら行わず、管理会社（Management Company）に委託されることが多い。かかる委託に関する契約を、船舶管理委託契約という。多く用いられる約款は、Shipman98である。

2.3.2. 委託を受けた管理会社は、船長や船員を手配し、これを指揮して、国際標準に従った管理を行う。このほか、特約により、保険の手配、船舶に関する会計処理、売船時の仲介業を提供する管理会社もある。

2.4. 保険 (Insurance)

2.4.1. 船舶の航海には、海難事故や海賊など危険が多いため、船舶の運航に際しては保険がかけられるのが通常である。保険には様々な種類があるが、代表的なものは、海難等による船体の損傷をカバーする船体保険、海難等によるオフハイアー分をカバーする不稼働保険、船員の死傷や油濁損害などによる損害をカバーする船主責任保険(P&I Insurance)³である。これらの保険に関する通常の約款は、戦争等の非常事態がカバーから外されているため、保険料を上乗せして戦争特別約款も付しておくことが多い。

2.4.2. 船体保険、不稼働保険(およびこれらの戦争約款)は、損害保険会社が引き受けている。船主責任は、P&Iクラブが引き受けることが多いが、損害保険会社の約款と異なる部分が多い。

2.5. 公法的規制

2.5.1. 外航船は船籍を登録しなければ運航できない。船籍はいずれかの国に登録することにより得ることができ、登録された国を船籍国と言う。実務では、船籍国として、パナマ、リベリア、バハマなど、登録することによるコスト(登録船舶のトン数に応じて課税されるトン税や現地代理人費用など)が小さい国が選ばれる。船籍が登録されると、船籍国は国籍証書を発行し、外航船は国籍証書を船上に搭載し、適時に関係機関に提示することにより航海が可能となる。

2.5.2. また、海難による大規模な死亡事故や油濁損害による甚大な環境被害など、船舶の事故は甚大な被害をもたらす。そのため、条約及び船籍国の法律により、船舶の安全に関する規制が行われている。

2.5.3. 条約レベルでは、SOLAS条約(Safety of Life at Seaの頭文字)が重要である。SOLAS条約に基づく国際安全管理コード(ISM Code)や船舶と港湾施設の保安のための国際コード(ISPS Code)などにより、外航船はこれらのコードの安全基準を満たす旨の証書(Certificate)の発行を受け、これを船舶に備え置かなければ航海できないこととされている。これ

3 小林友次「P&I保険」落合誠一＝江頭健次郎編『海法大系』商事法務 581頁以下。

らのコードは、条約を批准した船籍国が登録船舶にコードを順守させる義務を負う仕組みになっている。

- 2.5.4. 船籍国は、登録船舶が条約及び自国の法律を順守しているかどうかを確認するための検査、認定及び証書発行事務を船級（Class）に委託している。日本にある船級は、日本海事協会（Class NK）である。

3. シップファイナンス関係契約の検討

3.1. 金銭消費貸借契約（Loan Agreement）

- 3.1.1. 金融機関等が、船主に対して、造船代金の一部を融資する契約である。

融資額が数十億円から数百億円と多額になるため、複数の金融機関によるシンジケート・ローンが用いられることが多い

- 3.1.2. 融資の実行は、引渡し時に一括で行われる方法や建造契約の代金分割払い期ごとに、融資を分割して実行する方法がある。返済日は、備船料の支払日に合わせるのが一般的である。

- 3.1.3. 金銭消費貸借が有効に成立するには、両当事者が権利能力を有し、かつ、代表権のある者の意思表示が必要となる。しかし、借主である船主は、外国に設立された特定目的会社が多いので、検討が必要となる。この点につき、法廷地が設立準拠法主義または本拠地法主義のいずれを採用しているとしても、かかる特定目的会社に関わる権利能力、代表権の問題は、会社設立地の法により判断される可能性が高いと思われる。そこで、実務上は、現地の法律家による権利能力や代表権に関する意見書を徴することがある。

- 3.1.4. また、外国で設立された特定目的会社の場合、日本における印鑑証明のシステムがなく、契約は署名により行われるため、署名者の同一性確認も重要である。実務上は、公証人役場における同一性の認証や、調印式による確認が行われている。

3.2. 船舶建造中の担保契約

- 3.2.1. 前払金返還請求権の譲渡担保

3.2.1.1. 船舶建造中に、船舶建造代金の一部を融資する場合の担保として、造船契約上の前払金返還請求権を譲渡担保にとるのが一般的である。

3.2.1.2. このとき、造船所の取引銀行が前払金返還義務に係る保証状 (Refund Guarantee) を提出している場合には、Refund Guarantee も合わせて譲渡担保にとる。Refund Guarantee の譲渡担保を確実なものにするために、金銭消費貸借契約において、Refund Guarantee にかかる保証状の金融機関に対する提出を融資実行の条件としておくことが多い。

3.2.2. 造船契約上の発注者たる地位移転の予約

3.2.2.1. 前払金返還請求権の譲渡担保に加え、造船契約上の発注者たる地位の移転の予約をしておくこともある。これにより、発注者に代わって完成した船舶の引渡しを受け、これを第三者に譲渡することにより、貸付金の回収を図ることができる。

3.2.2.2. しかし、造船を監督するには専門的知識が必要であるが金融機関には造船の専門家がいけないこと、造船を継続するには残代金を金融機関自身が支払わなければならないことなどの理由から、実行される場合には、金融機関が引き継いだ地位をさらに他の船主業を営む者に承継させ、船舶を完成させることになるとと思われる。

3.3. 船舶完成後の担保契約

3.3.1. 船舶抵当権 (Ship Mortgage)

3.3.1.1. 船舶抵当権には大きく分けて2つの類型がある。英法系諸国の船舶抵当権はフォームが法定されており非常にシンプルなのに対し、パナマ、リベリア、マーシャル諸島など非英法系諸国の船舶抵当権設定契約書は非常に長いものとなっている⁴。

3.3.1.2. なお、非英法系諸国のうちで日本の船会社がよく使うパナマ船舶抵当権は、日本の不動産抵当権と比べて、契約による設計を柔軟に認めてお

4 Stephenson Harwood 『Shipping Finance Third Edition』 2006 BOOKS EUROMONEY 125-126頁。ただし、英法系諸国においても、証書 (Deed) という形式で詳細な条件を定めるので、当事者間の書面が長文化、複雑化する点は非英法系諸国と変わらない。

り、日本法における譲渡担保のようなイメージである。パナマ船舶抵当権登録は、船舶抵当権設定契約をスペイン語に翻訳したものをそのまま登録する形式で行われる。

3.3.1.3. 船舶抵当権設定契約の契約準拠法を指定することは可能であるが、船舶抵当権自体の物権としての効力については、船籍地の法が適用されることが多いと思われる。

3.3.1.4. 船舶抵当権設定契約では、船主の債務不履行時に、抵当船舶の占有取得権、船長・船員の選解任や指示に関する権限、アレスト権、任意売却権、抵当船舶を備船に出す権限、自己競落権、抵当船舶の使用・管理・撤去に関する権限、その他の包括代理権⁵などを船舶抵当権者が行使できるように特約しておくのが通常である⁶。ただし、船籍国の法律によっては、これらの権限に対する制限がありうる。

3.3.1.5. 加えて、船舶の価値を落とさないようにする権限として、船舶の修繕権、船舶の運用・管理に関する代理権、保険料支払追完権などの手段を特約することも多い。

3.3.1.6. また、船舶の価値を維持する義務を船主に追わせる特約も結ばれる。例えば、船舶の堪航性維持義務、条約・船級規則の順守義務、海事先取特権を発生させない義務（発生させた場合には速やかに消滅させる義務を含む）、残債務に一定の割合を乗じた額（例えば、残債務の120%）の保険金を受け取れるような船体保険を締結し維持する義務などが船主に課される。

3.3.2. 備船料債権等の譲渡担保 (Assignment of Charter Hire)

3.3.2.1. 備船料債権を含む備船契約に基づく船主の備船者に対する権利全てを譲渡担保の対象とするのが一般的である。また、備船者が特定目的会社である場合には、その親会社が備船者の備船契約上の義務を保証する

5 包括代理権は、主に、任意競売の場合における売渡証 (Bill of Sale) の署名を代理する目的で行使される。

6 これらの権限が突然行使されると、備船者は船舶の利用を継続できず、不安定な地位に多々指されるため、備船者が債務不履行時の船舶抵当権の実行を制限する取決めを求めてくることがある。このような取決めは、Quiet Enjoyment Letter と呼ばれる。瀬野克久「船舶抵当権者と船舶備船者との利害対立、利害調整」NBL 929号20頁参照。

(Performance Guarantee) ので、この保証に基づく請求権も譲渡担保の目的に含めるのが通常である。

3.3.2.2. 担保権者が日本法人の場合、譲渡担保契約の準拠法として、日本法が指定されるのが一般的である。

3.3.2.3. 対抗要件について、譲渡人である船主からの債権譲渡通知と債務者による承諾の方法によることが多い。ただし、船主破産、備船者破産の場合に、この方法による対抗要件が機能するかについて、さらに検討する必要がある(後述4)。

3.3.2.4. 譲渡担保に加えて、融資を実行している担保権者(通常は、金融機関)に開設された船主名義の口座を備船料の支払口座として指定させ、振り込まれた備船料を一定額に満つるまで積み立てさせることを特約する場合もある。

3.3.3. 保険金請求権の譲渡担保 (Assignment of Insurance)

3.3.3.1. 保険金請求権の譲渡担保である。1通の譲渡担保契約書により、船舶保険、不稼働損失保険、P&I保険など全ての保険契約に関する保険金請求権を譲渡するのが一般的である。

3.3.3.2. 保険金請求権の譲渡担保が問題となるのは、海難等の事故が生じた場合であるが、事故の発生を金融機関が認識できない場合もあるため、担保を実効的にするためには保険会社の協力が不可欠である。そのため、保険契約において保険金を金融機関に支払う旨の特約をする義務を定める条項を船主に課しておくのが一般的である。このような条項を Loss Payable Clause という。

3.3.3.3. 保険金が支払われるためには、船主による保険料の支払いが適切になされている必要があるが、船主による保険料不払いの事実を金融機関が認識できない場合が生じる。そこで、保険契約において保険会社が保険料の不払いにより保険契約が失効する一定期間経過前に担保権者にその旨を通知するとの特約をする義務を定める条項を船主に課しておくのが一般的である。このような条項を Notice of Cancellation Clause という。

3.3.3.4. Loss Payable Clause を含んだ保険証書、Notice of Cancellation につ

いて承諾する保険会社の承諾書の提出を、融資の条件とすることにより、上記各条項の履行を確保することができる。

3.3.3.5. 保険会社が日本法人である場合には、保険契約の準拠法も日本法とされることが通常なので、対抗要件具備の有無は日本の民法に従って判断される可能性が高いと思われる。

3.3.3.6. また、保険契約には譲渡禁止特約が付いているのが通常なので、譲渡の承諾を取る必要がある。ただし、P&I保険を引き受けるP&I Clubは、譲渡の承諾について、保険会社と異なる立場をとっているため、注意が必要である。

3.3.3.7. 最後に、船団 (Fleet) で保険に加入している場合には、保険金の支払いと船団に加わっている他の船舶の保険料が相殺されてしまうことがあるので、この点にも注意が必要である⁷。

3.3.4. 親会社による保証 (Letter of Guarantee)

3.3.4.1. 通常、船主は特定目的会社であり、他に事業を行わないため、十分な資産を有しない。そこで、船主の親会社の保証をとるのが一般的である。

3.3.4.2. 親会社が日本法人であれば、保証契約の準拠法として日本法が指定される。その場合、日本法に従って、有効性を検討すればよい。これに対し、親会社が外国法人である場合には、保証契約の準拠法として日本法以外の法が指定されることがあり、その場合には保証契約の効力について検討しておく必要がある。

3.3.5. 株式質 (Share Pledge)

3.3.5.1. 特定目的会社である船主に対する株式ないしこれに類する持分に質権を設定する担保である。これにより、担保権者は、船主会社の意思決定をコントロールして船舶を処分することができる。

3.3.5.2. しかし、油濁責任など所有者としての責任を負うリスクがあるため、実行の際には慎重な考慮を要すると思われる。

7 Stephenson Harwood 『Shipping Finance Third Edition』 2006 BOOKS EUROMONEY 230頁。

4. 問題となりうるケースと法的判断の検討

4.1. 船主の債務不履行と船舶抵当権者によるアレスト

4.1.1. 船主の債務状況が悪化した場合、船舶抵当権者は、抵当船舶を換価して、債権回収を行おうとする。この場合に、船舶の任意競売によることもあるが、債務状況が悪化した船主は燃料油、潤滑油、食糧、修繕費など船舶の運航に必要な費用や船員等の給与についても支払いを遅滞していることがあり、これらの債権には船舶に対する法定担保権が発生するため、任意売却によると望ましい買い手が見つからないことがある。

4.1.2. これに対して、裁判所を通じた競売であれば、船舶に付着した法定担保権が消滅するので、有利な価格・条件で売却できる。そのため、船舶抵当権者が、抵当船舶の寄港地において、アレストを行う場合がある。ここでいうアレストは、日本の民事執行法における担保権実行としての差押えに近い手続きである。

4.1.3. アレストが行われた場合、船舶抵当権の発生・効力・順位等の準拠法が問題となる。船舶の物権の成立等に関する準拠法について、一般的な物権の準拠法に関する規定に加えて、特則を設けている国は多くなく、解釈も国によって考え方が分かれているとされている。他方、裁判所での手続については、寄港地の法によるとされるのが一般的と思われる。

4.1.4. そのため、船舶抵当権者としては、どの国でアレストして競売を行うのが有利かを考慮して複数のアレスト候補地を選択し、かつ、抵当船舶の現在地、今後の航海予定等の事情も踏まえて、アレストの場所を決定することになる⁸。

4.1.5. アレストの場所について、実務では、英法系の地域（香港やシンガポール）でのアレストが好まれていると思われる。その理由として、担保物権間の優先順位の問題が手続法の問題とされており、寄港地の方が適用されること、英法系の地域では船舶抵当権の優先順位が上位に位置していること、アレストの手続きが比較的簡易であること、英国系の法律事務所が進

8 なお、裁判所での手続についても、自己競落の可否、自己競落時の代金納付義務と配当受領権の相殺の可否など抵当権者にとって優劣が存在する。

出しておりノウハウがあるため、時間・費用が低く抑えられることなどがその理由だと考えられる⁹。

4.1.6. なお、東アジア諸国についても、簡単に触れておく。韓国では、担保権相互間の順位に関する準拠法は船籍地法とされている¹⁰。中国は、1993年に制定された海商法が、「船舶抵当権について船籍地法を適用する」(271条)、「海事に関する担保権について法廷地法を適用する」(272条)との規定を置いている。日本では、明文規定がなく、解釈にゆだねられており、判断が分かれている¹¹。

4.1.7. アレストの場所を決定しても、抵当船舶をアレスト予定地まで航行する必要がある。抵当船舶を航行するのは船長及び船員であるが、船主が債務不履行に陥っている場合には給与の支払いがなされないことも多いため、指示に従わない場合も考えられる。また、船舶抵当権設定契約では、船長・船員を船舶抵当権者が指定し、かつ、指示する権限を定めているが、船舶の引渡しに応じないことも考えられる。そこで、船舶抵当権者としては、抵当船舶の現状を把握し、必要に応じて情報管理や交渉を行って、抵当船舶がアレスト予定地に向かう体制を整える必要があると思われる。

4.2. 第三者によるアレスト

4.2.1. 船舶抵当権者以外の債権者が、損害賠償の担保を得るために、抵当船舶の寄港地において、抵当船舶に対してアレストを行うことがあり得る。ここでいうアレストとは、裁判や仲裁判断の執行を除く、船舶の差押えをいい、日本の民事保全法に基づく仮差押えに近い手続である。

4.2.2. この場合、船舶抵当権の効力及び優先順位は、寄港地の国際私法により決定される。船舶抵当権の優先順位が高いという事情は、かかる寄港地

9 Stephenson Harwood『Shipping Finance Third Edition』2006 BOOKS EUROMONEY 131頁参照。

10 Stephenson Harwood『Shipping Finance Third Edition』2006 BOOKS EUROMONEY 131頁参照。

11 松井孝之・黒澤謙一郎「法の適用に関する通則法施行後の船舶先取特権の準拠法をめぐる最近の議論および裁判例について—近時の定期傭船者倒産事例の紹介」NBL899号28頁。

で換価する選択肢を選ぶ材料となる。

4.2.3. 他方、アレストを受けた抵当船舶は寄港地を出港できなくなり、かかる状況はオフハイアーとなる。そうすると、傭船料が入らなくなり、また、船主に運送を依頼している荷主も運送遅延を原因とする損害賠償請求権を取得するため、船主の財務状況は急速に悪化する。対応策として、抵当船舶に代わる担保（供託など）を提供して抵当船舶を解放することが考えられるが、船主が代担保となる資産を有していない場合には、これを調達しなければならない。

4.2.4. 抵当船舶を換価した場合または抵当船舶を解放した場合のいずれにおいても、後にアレストを行った債権者と船主の間で本案に関する手続（訴訟または仲裁）を行い、その結果、船主が勝訴すれば債権者が確保した担保は船主に返還される。そのため、本案での勝訴見込みが高いことは、船舶解放のために船主を援助する選択肢を選ぶ材料となる。また、アレストが不法行為を構成する場合もあり¹²、不法行為の構成が認められるような事情が存在するならば、そのことも船舶解放を選択する材料となると思われる。

4.2.5. 以上のほか、荷主の対応、保険契約の状況、保険会社の対応、寄港地での換価手続に要する時間その他の要素を考慮しながら、回収額を最大にできるような方法を考えて、船舶抵当権者の対応が決定されるものと思われる。

4.3. 海賊による拿捕

4.3.1. 近時、ソマリア沖やインドネシア近海等における海賊被害が頻発している。海賊被害には様々な類型があるが、ここでは、拿捕、すなわち、船舶を海賊に支配され、航海を止められる場合について検討する。

4.3.2. 拿捕された船舶が解放された事例は、身代金が支払われた場合が多いと思われる。身代金交渉にはそれなりの日数を要するところ、この間船舶

12 FRANCESCO BERLINGIERI 「BERLINGIERI ON ARREST OF SHIPS」 Informa Law Maritimer House 2006 249頁以下。

の航行が停止するため、船舶が定期傭船契約の対象である場合にはオフハイアーに当たるかどうかが問題となる。

4.3.3. 海賊による拿捕とオフハイアーについて、最近、ロンドンの高等裁判所で判断が出された¹³。これによると、ニューヨークプロデュース方式のフォーム（NYPE1946）オフハイアー条項をそのまま使用した定期傭船契約（準拠法は英国法）の対象船舶が海賊に拿捕された場合であっても、オフハイアーを構成しない、すなわち、傭船者は傭船料を支払わなければならないとされている。

4.3.4. この判断は、上記フォームのオフハイアー条項には、海賊による拿捕が含まれていると解釈できないという理由づけで傭船者の主張を退けているので、上記フォームの文言を修正することによって、海賊による拿捕をオフハイアーの事由とすることは可能である¹⁴。従って、この問題は、定期傭船契約における船主と傭船者のリスク分担の問題となる。

4.3.5. 傭船料を譲渡担保にとる担保権者にとって、船主がどのようなリスクを負うのかは重要な問題である。対象船舶の航行地域等を考慮しながら、船主が締結する定期傭船契約のオフハイアー条項のチェックを行う必要があると思われる。

4.3.6. もう一つ海賊の拿捕の場合に問題となるのが、船体保険である。船体保険には、推定全損事由が定められているところ、この中に海賊の拿捕が一定期間（60日や120日などがある）以上継続したときが含まれることがある。このような推定全損事由がある場合に、拿捕された船舶を推定全損として処理し、保険金から回収するのか、解放に向けた努力を行うのかは、問題発生時の状況（残債務の額、船主の意向、保険会社の意向等）を考慮しながら決定することになると思われる。

13 Cosco Bulk Carrier Co. Ltd. C Team-Up Owning Co. Ltd. [2010] EWHC 1340 (Comm) (Jun. 11, 2010).

14 契約準拠法が英国法であった事案であるから、それ以外の契約準拠法が指定された場合には別途の考慮が必要となる。

4.4. 船主破産の場合

4.4.1. ここでは、船主の設立地で破産手続（ないし類似の手続）が開始された場合について、検討する。

4.4.2. 船主の設立地での破産手続において、各法律問題に関する準拠法は、法廷地、すなわち、当該設立地の国際私法により決定される。

4.4.3. 船舶抵当権者にとって問題となる法律問題は、船舶抵当権の効力および優先順位であり¹⁵、傭船料及び保険金の譲渡担保権者の立場からは債権譲渡の効力及び第三者対抗要件（管財人に対抗できるか）が問題になると思われる。

4.4.4. 船舶抵当権の効力に関する問題は、船籍地の法により決定される可能性が高いと思われる。他方、船舶抵当権の順位の問題は、船籍地の法、船舶の所在地の法などが適用される可能性があると思われる。

4.4.5. 債権譲渡契約の成立及び効力について、集合債権譲渡担保の効力および将来債権譲渡担保の効力が問題になる。この点は、譲渡担保契約において指定された準拠法により判断される可能性が高いと思われる。

4.4.6. 債権譲渡の第三者対抗要件の準拠法について、①譲渡対象債権の発生原因である契約の準拠法によるとする立法政策、②譲渡人の所在地法の準拠法によるとする立法政策、③債務者の所在地法によるとする立法政策がありうる¹⁶。従って、船籍地がどのような立法政策をとっているかにより、第三者対抗要件具備の方法が異なることになる。

15 ただし、船舶に余剰価値が全くない場合には、日本の破産法における別除権のように、管財人の支配下に組み込まれない扱いが行われる可能性があり、その場合には前述した船舶抵当権者によるアレストによって換価・回収が行われることになると思われる。

16 ①は法の適用に関する通則法第23条が採用した立法政策である。②は、法の適用に関する通則法の審議において、案として出されたものであり、③は改正前の法例において採用されていたものである。小出邦夫『逐条解説 法の適用に関する通則法』2009年商事法務269頁以下を参照。