

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法 ——万国海法会（CMI）による検討の総括

小 塚 莊一郎

I 本稿の目的

1 検討の対象

海事法に関する専門家団体（現代的に言えば、非政府組織（NGO））である万国海法会（Comité Maritime International: CMI）は、2015年に、船舶金融・担保実務国際ワーキンググループ（以下、「船舶担保IWG」と呼ぶ）を設置し、船舶金融の実務に関して情報を収集する任務を託した。船舶担保IWGは、2019年9月に、CMIの執行評議会に対して活動報告を提出し、当分野において新たな条約等の策定は求められていないと述べて、その活動を終結した。4年間にわたる活動の中で、船舶担保IWGは、船舶担保実務に関する質問状を万国海法会に送付し、その回答を分析したが、それらの回答は大きな資料的価値を持つものであるとして、CMIのウェブサイト上に公開しておくこととされた¹⁾。本稿は、この万国海法会の回答を改めて検討し、船舶ファイナンスの分野で、なぜ国際的な枠組が必要とされないのかを考えようとするものである。

1) 小塚莊一郎「船舶ファイナンスとコンテナファイナンス」海法会誌復刊63号〔2020〕79頁。最終的には、23海法会から回答が寄せられた。具体的には、アルゼンチン、オーストラリア・ニュージーランド（2国で1海法会）、ブラジル、カナダ、中国、クロアチア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、インド、アイルランド、イタリア、日本、マルタ、オランダ、ナイジェリア、ノルウェー、パナマ、スペイン、スイス、英国、米国の各海法会である。なお、質問状と万国海法会の回答は、< <https://comitemaritime.org/work/ship-finance/> >で公開されている。

船舶担保IWGが設置された背景には、航空機ファイナンスの分野で国際的な制度枠組を確立した可動物件の国際担保権に関する条約（いわゆるケープタウン条約）に船舶議定書を追加し、同じ枠組を船舶ファイナンスにも適用するという提案が存在していた²⁾。しかし、筆者は、船舶担保IWGが設置された直後の2016年に、この提案が実現する可能性については予断を許さないと述べた³⁾。その理由は、ケープタウン条約が、既存の担保法を改革し、「望ましい」と考えられる内容の国際制度によって置き換えるという現代的なタイプの統一私法であることに対して、CMIによる私法統一の理解は、主権国家間の立法を最小限度で調整するという19世紀末の古典的なものにとどまっておらず、ケープタウン条約の目的がCMIの内部で正確に理解されないであろうと予想したためである。振り返ってみれば、現実の経緯は、筆者が予想したとおりに展開したと言える。

とはいえ、既存の法制度に実務上の大きな不都合があったならば、それを改善するための新しい国際枠組を求める声が上がってもおかしくない。そして、国際枠組をまったく新しく組み立てるよりは、ケープタウン条約の枠組を利用するという考え方もあり得たであろう。そのような要望がおよそ皆無であったということは、現在の実務がそれなりに機能していることを意味する。この意味で、現在の実務を支える各国法の内容を検討する作業は、統一的な担保制度に期待される効果が現実にはどのようにして実現されているの

2) 船舶担保IWGの活動について、筆者は、その活動の節目ごとに小文を公表してきた。小塚莊一郎「船舶金融と旗国法・国際条約」海法会誌復刊60号〔2017〕98頁、同「船舶金融・担保実務に関する論点と各国法」海法会誌復刊61号〔2018〕21頁、小塚・前掲〔註1〕。ケープタウン条約に船舶議定書を追加するという構想をめぐる論点は、以下の文献にまとめられている。Ole Böger, 'The Cape Town Convention and Proprietary Security over Ships', [2014] *Uniform Law Review* 24; Ole Böger, 'The case for a new Protocol to the Cape Town Convention covering security over ships', 5 *Cape Town Convention Journal* (2016) 72; Vincent Power, 'Commentary on 'Assessing the legal and economic case for a shipping protocol to the Cape Town Convention'', 5 *Cape Town Convention Journal* (2016) 103; Jovi Tenev, 'Some observations on Dr Ole Böger's 'The case for a new shipping Protocol to the Cape Town Convention covering security over ships' - a modest proposal', 5 *Cape Town Convention Journal* (2016) 112; .

3) 小塚莊一郎「船舶金融に関する国際条約の動向から見た『私法統一』の変容」学習院大学法学会雑誌52巻1号〔2016〕111頁。

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括
かを知り、ひいては、私法の統一が求められる場合と必要とされない場合を見分ける手がかりを得ることにつながると期待される。これが、本稿の目的である。

もっとも、船舶担保IWGの質問状に対する各国海法会の回答は、そうした作業の素材として、理想的なものではない。なぜなら、船舶ファイナンスにおいて重要な国や地域からの回答が得られていないからである。具体的には、世界の船腹保有量の上位に位置するリベリア、マーシャル諸島、シンガポールなどからの回答が含まれていない（リベリアやマーシャル諸島にはそもそも海法会が存在しない）。従って、提出された回答の分析だけからは、現代的な船舶ファイナンス取引の実態を完全に把握できるわけではない。とはいえ、この問題について、多くの国の法制度を横断的に比較した資料はほかに見当たらないので、寄せられた回答を分析するだけでも、一定の意義は認められるであろう。なお、本稿では、各海法会の回答について、内容の正確性を一々確認していない点も断っておきたい。

2 質問状の構造

船舶担保IWGが用意した質問状は、各国の船舶担保・執行法制を静態的に比較するものではなく、実務的な観点から作られていた。一貫する問題意識は、ファイナンスのため船舶に設定された担保は、船舶が航行によって他国の領域内へと移動した場合にも効果的に実行することができるか、というものである。もっとも、質問状の構成は、担保権の設定・成立から実行手続、その効果という実務の流れに沿って作られていたため⁴⁾、そうした観点が直接的には理解しにくかったかもしれない。

4) 質問状は16のセクションに分割され、セクションごとに複数の質問が記載されていた。合計すると、質問数は79に上る。セクションの題名は、以下のとおりである。1.海事条約等、2.船舶登記の性質、3.抵当権登記の手続、4.船舶上の担保権に関する情報、5.備船中の船舶のアレスト、6.船舶登記簿に登録された抵当権の優先順位に関する論点、7.実行に関する一般的な論点、8.裁判所の決定と抗告、9.売却手続、10.売得金、11.優先順位全般、12.抵当権者の私的実行、13.倒産手続、14.リース、15.所有権留保、16.保険金（質問16は当初の質問状には含まれていなかったが、後日追加された）。

そこで、本稿では、質問状に記載された順序とは必ずしも対応しない形で、質問の内容を三つのグループに整理してみる。第一に、他国で成立した担保やその効力の内容が、当該国（回答を求められた海法会の属する法域）で承認されるかという論点に関係する質問がある。ここで、他国で設定された担保が「承認される」ということの意味は、日本法で考えれば、船舶担保に関する抵触法ルールの問題に帰着するであろう。しかし、船舶抵当権はどの国でも船舶登記簿に登記されることから、他国の政府機関による登記という行為が当該国によって効力を与えられるという文字どおりの「承認」制度も考えられる。実際に、この分野でこれまでに作られた統一条約（船舶先取特権・抵当権条約、1926年条約、1967年条約、1993年条約の三本がある）は、この意味で締約国の法にもとづく担保を相互承認するものであった。

第二のグループの質問は、そのようにして「承認」される他国法上の担保について、権利の設定及び実行の手続を問うものである。権利の設定手続には、登記に必要な書類や費用、登記の効力などの論点が含まれ、権利の実行手続は、手続の開始に必要なステップから船舶の売却手続、裁判所を介さない私的実行の可否などの問題を提起する。担保を保有する債権者は、いうまでもなく、これらの手続がどの程度の負担を伴うものであるかに大きな関心を抱くから、質問状も、そうした点に関する問いを含んでいる。

第三に、海運取引の特殊性に関係する一群の質問がある。貨物船の場合、担保が実行される時点で貨物を積載していることが多い。そのため、貨物の所有者（及び荷受人、貨物保険者等）が利害関係者として現れる。また、海運業界では、多くの外航船舶がオープン船籍国（便宜置籍国）に登録されているという現状の中で、自国籍の商船隊を維持しようとする一部の国が第二船籍制度を導入するようになった。これは、自国に船籍を登録した船舶が他国に裸備船された場合、備船先の国における第二船籍の登録を許容するというものである。このとき、船舶上に成立する担保の登記がどのように扱われるかという問題が、本来の船籍国の側にも、また備船先の国の側にも、発生する。これらの論点は、一般の担保法制では問題になりにくいですが、船舶担保

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括では実務上、きわめて重要になる。仮に、もっぱら他の種類の物件を対象として設計されたケープタウン条約に船舶議定書を追加し、その枠組を船舶担保にも適用しようとしていたならば、第三のグループに属するこれらの論点に対応することが大きな課題となっていたであろう。

本稿のⅡないしⅣでは、質問状に対する各国海法会の回答を一問一答で検討するのではなく、三つのグループのそれぞれについて、主な論点を取り上げつつ回答の傾向を概観する⁵⁾。船舶担保に関して、実務界に制度の国際的統一を求める強い要請が生じない理由は、そのような検討から明らかになると考えるからである。その上で、航空機担保と比較して船舶担保に認められる特殊性を、最後に簡潔な形でまとめ、本稿の結論とする（Ⅴ）。

3 本稿における用語

多数の国の制度を横断的に比較しようとする時、使用する用語や概念自体が一定のバイアス（特定の国の制度を前提とした含意）を持つことになりかねない。本稿では、まったく便宜的に、以下のような用語法によることとする。

まず、船舶を対象として設定される約定担保権は、原則として「船舶抵当権」と表現する。コモンローの船舶モーゲージ（ship mortgage）は、モーゲージ権利者の権限を当事者が設定契約の中で定めることができ、その内容として合意されれば私的実行も許容される等の点で、大陸法の抵当権（hypothèque）と同じではない⁶⁾。しかし、いちいち併記すると煩わしいので、当事者間の私的自治が認められる範囲が問題となる場合に限り、船舶抵当権と「船舶モーゲージ」を区別して記載し、その他の場合には「船舶抵当権」として包括する。同様に、船舶先取特権と海上リーエン（maritime lien）も同じ概念ではないが、特に区別する必要がない限り「船舶先取特権」と表記する。

5) 各国海法会の回答は、特に注記すべきものに限って、海法会名と該当する質問番号によって引用する。たとえば、日本海法会の質問1.1に対する回答は、“Japan, Answer 1.1”と記載する。オーストラリア・ニュージーランド海法会は“ANZ”、英国海法会は（名称はBritish Maritime Law Associationであるが）“UK”とする。

6) 瀬野克久『船舶融資取引の実務 [全訂版]』〔日本海運集会所、2014〕27-40頁

次に、裁判所の命令によって船舶の移動を停止させることは、コモンロー上のアレスト (arrest) という概念が質問状でもそのまま用いられているので、カタカナ表記により「(船舶の) アレスト」と記述する。コモンローの中でも米国法は、対物訴訟におけるアレスト (arrest) と対人訴訟での差押え (attachment) を区別するが⁷⁾、横断的な記述の都合上、双方を含む上位概念として「アレスト」の用語を用いる。日本法に対応させると、「強制執行としての差押え」(民事執行法114条2項)、「担保権の実行としての差押え」(民事執行法189条・114条2項・115条)、「仮差押え」(民事保全法48条)などを包含する概念であると考えられる。

また、日本法では、船籍を付与する公法上の船舶登録と、所有権や抵当権などの私権を登記する船舶登記が区別されているが、多くの国では両者を単一のレジストリ (registry) に記録している。以下では、船舶の登録国法 (lex registrii) が準拠法とされる場合には、公法上の船舶登録を基準とする趣旨であるから「登録国法」とし、それ以外の場合には、本稿がもっぱら私法上の問題を扱うことに鑑み、単一のレジストリしか持たない国についても「船舶登記」の用語を用いる。これに伴って、動産担保法 (Personal Property Security Act: PPSA) にもとづく担保の記録 (registration) も、「登録」ではなく「登記」と表現する。担保法の研究書などでは「登録」の訳語を用いる例が多い印象もあるが、「船舶登記」と用語の整合性を図ったためであり、それ以上の意味はない。

II 外国船舶上の担保権の承認

最初に、外国船舶上に成立した担保権が他国で承認されるか否かという問題に関する質問を概観する。それらの質問は、さらに、船舶上の担保権の成立に関するもの、成立が認められる担保権の効力に関するもの、及び船舶上

7) US, Answer 1.2.

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括の担保権の実行の可否に関するものに分けられる。以下では、その順序に従って、該当する質問への各国の回答を検討しよう。

1 船舶抵当権・船舶リースの成立

(1) 船舶抵当権と船舶先取特権

出発点として、質問状は、1926年又は1993年の船舶先取特権・抵当権条約を各国が締結しているか否かを尋ねている（質問1.4. 1967年条約は当事国が少ないので質問の対象ではない）。回答した海法会の中では、1926年条約の当事国がアルゼンチン、ブラジル、フランス、イタリア、スイス（ノルウェーは1965年に廃棄⁸⁾）、1993年条約の当事国はインドとスペインのみと、きわめて少数であった。

そこで、他国で登記された船舶抵当権にもとづく船舶のアレストが認められるか否かが問題となるが（質問1.3 (b)）、相互主義を条件とする国（アルゼンチン）も含めると⁹⁾、ほとんどの国で認められている（カナダ、中国、クロアチア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、インド、アイルランド、イタリア、日本、マルタ、オランダ、ニュージーランド、ナイジェリア、ノルウェー、パナマ、スイス、英国、米国）。唯一の例外はブラジル海法会の回答であり、1926年条約又はブスタマンテ法典により承認される船舶抵当権以外は、ブラジルで登記された船舶抵当権にもとづくアレストのみが可能であること、そして、外国法にもとづく船舶抵当権はブラジルでは登記できないことを述べている¹⁰⁾。ただし、この記述の前提となっていたサンパウロ控訴裁判所の判決は、その後、連邦高等裁判所（Superior Tribunal de Justiça）によって覆され（同裁判所2017年11月16日判決）¹¹⁾、現在では、ブラジルでも登録

8) Norway, Answer 1.4.

9) Argentina, Answer 1.3 (b).

10) Brazil, Answer 1.3 (b).

11) Pedro Henrique Jardim, Maria Fernanda Soares & Raphael Barboza Correia, 'A review of the decision on the validity in Brazil of maritime mortgages registered abroad', < <https://www.machadomeyer.com.br/en/recent-publications/publications/financing-and-infrastructure-projects/a-review-of-the-decision-on-the-validity-in-brazil-of-maritime-mortgages-registered-abroad> >.

国法にもとづく船舶抵当権の有効性が認められる。

他方で、条約の適用がない場合に、外国の船舶先取特権が承認されるかを質問したところ（質問1.5）、原則としてすべて承認するという国（カナダ）、自国法（法廷地法）が認める船舶先取特権と同種の先取特権は承認するという国（中国、クロアチア、フィンランド、アイルランド、日本、ニュージーランド、ナイジェリア、ノルウェー、英国、米国）のほか、何らかの抵触法ルールにもとづいて外国船舶先取特権を承認するという国が大半であった。もっとも、この場合の準拠法については、旗国法（アルゼンチン、ギリシャ、イタリア）、登録国法（オランダ¹²⁾、パナマ）、被担保債権の準拠法（*lex causae*）（ドイツ）、そして被担保債権の準拠法と法廷地法の重畳適用（オーストラリア）など考え方が分かれた。

（2）船舶リース

このように、外国の船舶担保権は、準拠法の考え方が難しい問題を提起するにせよ、ほぼすべての国で効力を承認されている。しかし、そうした安定的な状況は、船舶リースという新しいファイナンス手法については、いまだ成立していない。その理由は、リース取引を民事法の体系の中でどのように位置づけるかという問題自体が、国によって大きく異なっているからである。この点（質問14.2, 14.3）に対する回答を見ると、まず、いわゆる機能的なアプローチにもとづいて動産担保法（PPSA）にもとづく登記を認める国では、自国の動産担保法の適用範囲が問題となる。オーストラリアでは担保権設定者（レシー）がオーストラリア国民である場合、または被担保物件（船舶）がオーストラリアに所在する場合には同国の動産担保法が適用され、それ以外の場合には、船舶の登録国法に従ってリース取引の効力が決定されるとの

12) オランダ海法会の回答によれば、民法典に含まれた抵触法ルールはヨーロッパ地域のみにも適用され、カリブ海地域（オランダ王国の構成国であるアルーバ、キュラソー、シント・マールテンの各国のほか、オランダ本国がカリブ海に持つ特別自治体のボネール島、シント・ユースタティウス島、サバ島）の国際私法は一般法にもとづく裁判所の判断によるが、民法典中の基本原則は一般法の考え方を反映しているとされている(The Netherlands, Answer 1.2).

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括
ことである¹³⁾。ニュージーランドの動産担保法も、外国船舶が国内に所在する
限り、そのリース取引に適用される。これに対し、カナダも各州に類似の動
産担保法を持つが、外国法にもとづくリース取引に関しては、「物権であれば
外国法上の取扱いが承認される」との回答であった¹⁴⁾。また、民法典などにリ
ース取引についての規定を設けた国もあり、その場合には、国際私法のルー
ルによって、船舶リースに当該規定が適用されるか否かが問題となる（フラ
ンス、オランダ）。

他方で、動産担保登記制度を持たないが、一定のリース取引については機
能的なアプローチにより担保権として扱うという国もある（ドイツ、ノルウェ
ー、スペイン）。米国では、倒産手続の中で、リース取引が「真正リース」で
はなく実態は担保取引であるとされる可能性があり¹⁵⁾、日本でも、「フルペイア
ウト方式によるファイナンス・リース取引」について、レッサーが有する債
権を会社更生法上の更生債権とした判例がある¹⁶⁾。こうした場合に、リース取
引の準拠法をどのように考えるか（契約準拠法でよいか）、さらに、その準拠
法が外国法であった場合に、自国法の機能的なアプローチを排して準拠法国
における取扱いを受け入れるかという問題は、国際私法上の性質決定と準拠
法決定が交錯する複雑な解釈上の論点を提起する¹⁷⁾。

さらに、質問状に対する直接の回答ではないが、重要な船籍国の中に「フ
ァイナンス・チャーター」の船舶登記を認める国があることを、米国海法会
の回答が指摘している¹⁸⁾。具体的には、リベリアとマーシャル諸島である。

このような背景の下で、外国で登記された船舶リースの承認について尋ね
たところ（質問14.10）、外国法上の効力が承認（ないし尊重）されるとする回
答（オーストラリア、カナダ）、船舶所有者の登記の効力が承認されるとする
回答（アルゼンチン、ギリシャ、インド（相互主義が条件）、スペイン、レッ

13) ANZ, Answer 14.3.

14) Canada, Answer 14.3.

15) US, Answer 14.3.

16) 最判平成7・4・14民集49巻4号1063頁。

17) Germany, Answer 14.3; Norway, Answer 14.3.

18) US, Answer 14.10.

サーが船舶所有者，レシーが船舶運航者になるものと解される)，準拠法ルールによるという回答（ドイツ），一概には言えないという回答（日本，ノルウェー），判例が確立しておらず不明とする回答（米国）などに分かれた。興味深いことに，自国にはリース取引の登記制度がないにもかかわらず，そうした登記を受理する制度を持つ国で適法に登記された権利であれば承認されるという回答も見られる（マルタ，パナマ）。他方で，明確に承認されないとする回答も，わずかではあるが存在する（ブラジル，クロアチア，アイルランド）。これらの回答は，船舶リースに関して，各国法上の取扱いが分かれ，法的な不安定性が大きいことを示している。さらに言えば，リース取引と船舶賃貸借の概念が重なり合う可能性を質問状自体も認識しており¹⁹⁾，各国海法会の回答の中にもそれを裏付けるものがある（中国²⁰⁾，オランダ²¹⁾，英国²²⁾）。このように，船舶リースについては，そもそも問題の位置づけたいについて共通の枠組が成立していないと評価できるであろう。

2 船舶担保権の効力

船舶担保権の効力（優先順位）の準拠法についての質問（11.1）に対しては，法廷地法とする回答が圧倒的に多かった（オーストラリア，ブラジル，カナダ，フランス，ドイツ，ギリシャ，インド，アイルランド，マルタ，ニューージーランド，ナイジェリア，ノルウェー，英国，米国）。日本も，裁判例は法廷地法によって判断する傾向にあると回答した²³⁾。旗国法とする回答は少数である（アルゼンチン，イタリア，パナマ，スペイン。オランダは「船舶登録国法」

19) 質問状の脚注4では、「『リース』とは，法律上の所有者は海運会社ではなく資金提供者であって，船舶を海運会社に裸備船する形態をいう」と説明していた。

20) China, Answer 14.4.

21) The Netherlands, Answer 14.2.

22) UK, Answer 14.2.

23) 公判裁判例はそもそも少なく，旗国法を適用した事例が知られているが（広島高決昭和62・3・9判例時報1233号83頁），実務は法廷地法である日本法によっているようであり（東京地決平成3・8・19判例時報1402号91頁，東京地決平成4・12・15判例タイムズ811号229頁。最近の事例として，高瀬保守「函館地方裁判所における船舶抵当権の実行としての競売申立事件の事例紹介」金融法務事情1941号〔2012〕116頁，120頁参照），日本海法会の船舶ファイナンス委員会でも同様の指摘があった。

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括という回答²⁴⁾。なお、オーストラリアでは、船舶モーゲージは動産担保法（PPSA）によって効力が定まるが、船舶先取特権とモーゲージの優劣関係は判例法によって決定されるとの回答であった²⁵⁾。一般的には担保法制を合理化する制度として評価されている動産担保法が、海事法のように特殊な扱いを受けてきた分野との関係では、むしろ問題を複雑にする原因となっている点が注目される。

ここで法廷地法が優先順位を決定すると回答した国について、自国に登録された船舶上の抵当権と外国船舶上の抵当権とで、船舶先取特権に対する優先順位に相違があるかを質問した（11.2）。外国法にもとづく船舶抵当権が差別的に扱われる可能性の有無という問題であるが、相違があるという回答は、ほぼ見られない（なお、優先順位に関する準拠法が旗国法（または船舶登録国法）であれば、当然、旗国（船舶登録国）の実質法により、優先順位が変動する）。唯一、米国では、外国籍の船舶に限り、船用品供給者の海上先取特権が船舶抵当権に優先することが制定法で定められている²⁶⁾。

別の個所で、質問状は、外国で登記された船舶抵当権（モーゲージ）の実行について、自国法上の船舶抵当権と差があるかという点についても質問している（7.1）。多くの国は、ここでも差別はないと回答しているが、問題を「外国法にもとづく船舶抵当権の承認」と位置づける国では、自国の裁判所による承認判断が必要になることもある（ギリシャ、スペイン）。外国の船舶抵当権も、いったん自国で登記される必要があるという回答も見られた（ナイジェリア）。外国の船舶モーゲージは自国で登記できないため、実行も認められないとしたブラジルの判決（前述のとおり、回答の作成後に覆されたもの）も、アプローチはこれと同じであったといえよう。

質問状はさらに踏み込んで、外国で登記された船舶担保権が、登記国の法の下では、裁判所を介在させない私的実行を認められたものである場合に、

24) The Netherlands, Answer 11.1. See also the Netherlands, Answer 1.2.

25) ANZ, Answer 11.1.

26) US, Answers 7.1, 11.2. この制度の起源については、志津田一彦『船舶先取特権の研究』（2010、成文堂）365頁。

同じ効力が認められるかを尋ねてみた(質問12.2)。ここでは、大陸法の船舶抵当権とコモンローの船舶モーゲージの相違(前述I.3)が問題となる。コモンローの船舶モーゲージでは、モーゲージ設定契約において船舶の占有回復や運航による収益の取得、任意売却などの権限を認めていれば、その範囲で私的実行が可能になるが、そのような船舶モーゲージを大陸法で実行しようとする場合、モーゲージが登記された国の法で認められた私的実行権限がそのまま承認されるのか、法廷地の概念である船舶抵当権に引き寄せて(あるいは置き換えて)、法廷地の手続法(*lex loci executionis*)に従った実行のみが認められるのかという問題である。大陸法の間でも回答は分かれ、担保の実行手続は手続実行国法によるとして否定的な回答(アルゼンチン、フランス、イタリア、オランダ、スペイン)、外国法上の権限が承認されるという肯定的な回答(クロアチア、ドイツ、ギリシャ、マルタ、パナマ)、その他の中間的な回答(対応する権限が自国法に存在する限りで承認されるという中国、実務は不明確とした日本、合意の効力は承認されるが合意内容を裁判所により実現することは制約されるとしたノルウェー)に分かれた。問題が手続にかかわるものになるほど、担保権者が本国で持っていた権利が他国でそのまま承認されない可能性が生じてくると言えそうである。

III 外国法に基づく船舶担保に関する手続

1 船舶担保権の設定

(1) 船舶抵当権の登記

船舶抵当権に関する手続の比較は、権利の設定手続から始まる。船舶抵当権は例外なく登記が可能であるという前提の下に(ただし、オーストラリアでは船舶登記ではなく動産担保登記による²⁷⁾)、質問状は、登記時に必要な書類の内容(質問3.1)、公証ないし認証の要否(質問3.2)、登記の有効期間(質

27) ANZ, Answer 3.1 (a).

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括
問3.4）などを尋ねている。

日本法で考えると、船舶抵当権は、抵当権設定の合意を証する書面があれば登記できる（船舶登記令35条、不動産登記法59条・83条）。これと同様の制度となっている国もあるが（フランス、ドイツ、ギリシャ（抵当権者に船舶競売権および優先弁償権のみを認める単純抵当権とその他さまざまな救済についての合意を許容する優先抵当権の2種があるという²⁸⁾）、インド、イタリア、マルタ、オランダ、パナマ、スペイン、英国）、それに加えて被担保債権の存在を証する書面が要求されるという回答がある一方で（ブラジル、中国（貸付契約（loan agreement）が必要とする²⁹⁾）、クロアチア、フィンランド。米国では法律上に規定はないものの慣行として貸付契約関係書類を登録する³⁰⁾）、逆に担保設定の意思を表示する貸付証書（financing statement）で足りるとする回答も見られる（オーストラリア（動産担保法にもとづく登記））。これらの書面に公証を必要とする国（アルゼンチン、ドイツ、ギリシャ、オランダ、パナマ。米国では証書の確認（acknowledgment）³¹⁾）や、少なくとも署名には公証が必要とする国（クロアチア、イタリア）よりも、必要としない国（オーストラリア、カナダ、中国、フランス、インド、アイルランド、日本、マルタ、ニュージーランド、ナイジェリア、スペイン、スイス、英国）の方がやや多い。

船舶抵当権の有効期間（質問3.4）については、いったん登記されれば期限なく有効との回答も多いが（ブラジル、カナダ、中国、クロアチア、ドイツ、ギリシャ、インド、日本、マルタ、オランダ、ナイジェリア、ノルウェー、パナマ、スペイン、スイス、米国）、10年（フィンランド、フランス）ないし20年（イタリア）を期限として登記の更新を必要とする国もある。オーストラリアでは、事業用船舶に対する担保権の場合、25年期限の登記と無期限の登

28) Greece, Answer 3.1 (a).

29) China, Answer 3.1 (a).

30) US, Answer 3.1 (a).

31) US, Answer 3.2.

記を選択できる（無期限を選択すると、登記手数料が3倍以上高い³²⁾）。なお、英国の制度では、船舶登録が5年ごとに更新されることになっており（モーゲージ登記自体の有効期限ではない³³⁾）、アイルランドも、未施行の2014年商船（船舶登録）法の下では同じ制度に移行する予定のようである³⁴⁾。

多くの国では、船舶登記簿に船舶抵当権の登記がなされるが、これに加えて、他の登記簿にも登記が必要となるかを尋ねたところ（質問3.5）、一部のコモンロー諸国（インド、アイルランド、ナイジェリア、英国）からは、（債務者が会社であれば）会社登記簿にも登記する必要があるという回答が示された。また、動産担保登記制度を導入した国では、船舶登記簿と動産担保登記簿の双方に登記を要する国（スペイン）、動産担保登記簿のみに登記する国（オーストラリア）、船舶の大きさにより、いずれか一方に登記する国（ニュージーランド）、この点が明確になっていない国（カナダ）に分かれている。なお、以上と意味合いは異なるが、フランスでも、船舶登記簿への登記に加えて船舶抵当権登記簿にも登記が必要である。

（2）船舶リース・所有権留保取引と登記

非伝統的な船舶担保のうち、リース取引の登記（質問14.2）については、すでに述べたとおり（前述Ⅱ.1（2））、担保としての登記を認める国（オーストラリア、カナダ、フランス、ニュージーランド）もあるが、日本を含む多くの国では、レッサーが所有者として登記される。後者の国でも、リース取引の機能に着目した解釈がとられることもあるが、その場合、レッサーは所有者としての登記しかできず他の債権者から権利行使を受ける立場に置かれる反面で、倒産手続における権利行使など個別の論点に関しては権利が制約され、所有者としての権利をも完全に享受できないという結果になる。

所有権留保取引についても³⁵⁾、質問状は担保権としての登記の可否を尋ねた

32) ANZ, Answer 3.3.

33) UK, Answer 3.4.

34) Ireland, Answer 3.4.

35) 実務上、船舶の所有権が資金提供者（リース会社など）に留保されている間は、船舶を現実の

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括が（質問15.2）、ほとんどの国では、船舶登記簿にこの種の登記をすることはできない。所有権留保売主は所有者として登記され、優先権を確保することはできず、むしろ他の債権者による執行を受ける立場になる。唯一の例外は金融機関が譲渡担保（fiduciary alienation）を活用しているというブラジルで³⁶⁾、所有権の登記に注記される制度があるという回答である（それにより、担保権者として扱われる³⁷⁾）。なお、オーストラリアおよびニュージーランドでは、動産担保登記簿に所有権留保を登記することができ³⁸⁾、米国でも、統一商事法典（Uniform Commercial Code: UCC）に従って担保としての対抗要件具備（perfection）が可能である³⁹⁾。

狭い意味での所有権留保ではないが、日本の船舶金融に用いられる独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有事業は、所有権の形式を利用した担保として見ることができる。しかし、この場合にも、船舶共有の登記をすることができるのみであり、担保権者としての優先的な地位を登記することはできない。

2 船舶担保権の実行手続

(1) 船舶抵当権の実行

船舶に対する担保権の実行手続については、国際的な枠組として、1952年及び1999年の船舶アレスト条約が作られている。両条約は、船舶先取特権・抵当権条約よりは広く受け入れられているが、各海法会に、それぞれの国における締結の状況を質問したところ（質問1.1）、52年条約の当事国が多く（クロアチア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイルランド、イタ

運航者にリースする場合が多いと言われ（木原知己『船舶金融論』〔海文堂出版、2016〕237~240頁）、そのため、米国海法会の回答などはこの質問もリース取引に関するものとして回答している(US, Answers 15.1-15.3)。

36) See Brazil, Answer 14.1.

37) Brazil, Answer 15.1.

38) ANZ, Answer 15.1.

39) US, Answer 15.2. ただし、この場合は海上リーエンが発生しないので、それにもとづく優先権は得られない。

リア、オランダ、ナイジェリア、ノルウェー、スイス、英国)、99年条約の当事国はスペインのみであった。いずれも批准していないという国も少なくない(アルゼンチン、オーストラリア、ブラジル、カナダ、中国、インド(ただし、判例は条約の規定がコモンローに一致するとして実質的にはその内容を適用する)⁴⁰⁾、日本、マルタ、ニュージーランド、パナマ)。

質問状は、船舶抵当権の実行手続を細部にわたって質問しているが、以下では、主要な点のみを取り出して各国法を比較してみる。まず、実行手続を開始する要件として、被担保債権に関する確定判決を必要とするか否かを質問した(質問7.2)。これは、裏から見れば、船舶抵当権は、それ自体で手続を開始する効力を持つかという問題である。回答は分かれたが、抵当権自体にもとづいて手続を開始できるとする国(オーストラリア、ブラジル、中国、クロアチア、ギリシャ、インド、アイルランド、日本、マルタ、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、スペイン、スイス、英国、米国)が、被担保債権に関する判決(または仲裁判断等)を必要とするという国(フィンランド、フランス、ドイツ、イタリア)よりも多い。制度的には必要がないが、判決を得ておくことが望まれるという回答(カナダ)もある。

船舶の売却に進む場合の手続を問う質問(質問8.2)を見ると、実行手続の開始に判決を必要としない国の場合、執行官が差押え書面を作成し、それを債務者・抵当権設定者・公証人・船舶登記官・船員年金基金等に送達する(ギリシャ)、判決または他の執行名義を提出して裁判所に申し立てる(マルタ)、執行名義を執行官が船舶所有者に送達する(オランダ。外国船の場合は船舶上に送達する)、といった回答が得られた。担保権実行の着手として船舶の差押え(民事執行法189条・114条2項)ができる日本の制度も、これらに近いと考えられる。これに対して、ノルウェーでは、船舶のアレストには確定判決が必要とされないが、アレストした船舶を売却するためには確定判決または仲裁判断等によって「実行適格(qualified for enforcement)」を取得する必

40) India, Answer 1.1.

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括
要がある。他方、コモンロー諸国では、船舶をアレストした後は、いつでも
船舶の売却を申し立てることができる（オーストラリア、カナダ、ニュージ
ーランド、英国）。

別の質問で、本案判決が確定する前（pendente lite）にも船舶の売却が可
能かを尋ねたところ（質問9.3）、船舶が減価しつつある場合や債務者の無資
力等のため船舶の維持が期待できない場合にはこれを認めるという国（ブラ
ジル、中国、インド⁴¹⁾、マルタ、ニュージーランド、ナイジェリア、パナマ、
英国）がある。裁判所の裁量によりこれを認める国（カナダ、アイルランド、
オランダ）も、実質的には同じことであろう。日本のように、そもそも本案判
決と抵当権の実行手続が無関係に進行する国では、この質問したいが適合せ
ず、むしろ、抵当権設定者（船舶所有者）がどのような場合に執行異議（民
事執行法11条）を申し立て、実行手続を止められるかという問題になる（た
とえば、保証の提供による実行手続の取消し（民事執行法189条・117条）が
なされた場合など）。ギリシャの制度も同様の手続になっているようである⁴²⁾。

各国の法制は、船舶を効率的に（できるだけ高く）売却するために、さま
ざまな工夫をしている。たとえば、競売に際して、裁判所が最低入札価格を
定めるかという質問（質問9.4）に対しては、何らかの意味でそうした制度が
設けられているという回答（アルゼンチン、オーストラリア、ブラジル、カナ
ダ、中国、クロアチア、フランス、ギリシャ、インド、アイルランド、イタリ
ア、日本（売却基準価格、民事執行法189条・60条1項・121条）、パナマ、英国、
米国、ドイツは自国籍船についてのみ肯定）が、定めないという回答（フィン
ランド、マルタ、オランダ、ナイジェリア、ノルウェー）よりも多い。

また、競売の事実を周知し、潜在的な買い手にアプローチする方法につい
ては（質問9.6）、海事雑誌・海事新聞・ウェブサイト等に広告する例（ドイツ、
ギリシャ、インド、アイルランド、マルタ、英国）や、船舶ブローカーを活用
する例（オーストラリア、ノルウェー）がある。日本でも、外国船舶の売却

41) India, Answers 8.2, 9.3.

42) Greece, Answer 9.3.

に際して、債権者がロンドン及びニューヨークの市場に広告を出した事例が報告されている⁴³⁾。

さらに、抵当権者（モーゲージ権利者）が裁判所の許可を得て任意売却を行うことの可否について質問したところ（質問9.8）、それを許容するという回答が複数の海法会から寄せられた（オーストラリア、ブラジル、フランス、マルタ、オランダ（一定の手続が必要）、パナマ（裁判所の許可も不要）、米国（裁判所の監督に服する））。そうした余地を認める制度は、競売よりも任意売却の方が高い売却価格になる可能性を重視するのであろう。もっとも、コモンロー国でも任意売却を認めないインドのような例もある。

（2）船舶リース取引におけるレッサーの権利の実行

船舶リースの場合、リース契約を解除した上で船舶の引渡しを求めることが実行手続になるが、質問状では、その手続を裁判外で行うこと（私的実行）の可否について尋ねてみた（質問14.5）。認められるとする回答（ブラジル、中国、フランス、ノルウェー）、リース契約で定めれば認められるとする回答（オーストラリア、カナダ、フィンランド、日本、マルタ、米国）が、認められないとする回答（クロアチア、ドイツ、アイルランド、イタリア、ナイジェリア、スペイン）とほぼ拮抗している。法的には可能だが、実行しようとするれば船員が抵抗するので、実務上、裁判手続を利用せざるを得ないという回答（インド）もあった。

しかし、リース契約が担保権として登記される法制を別とすれば、レッサーは船舶所有者であるから、船舶のアレストが可能かという問題を生ずる（質問14.8）。実際、船舶所有者が自己の所有物をアレストすることはできないとする回答は少なくない（ブラジル、ドイツ、ギリシャ、インド、日本、マルタ、ノルウェー、米国）。そのような場合には、占有回収訴権を行使して仮差押えする（ギリシャ、オランダの回答）といった手続が必要になろう。おそらく

43) 小川英明「外国船舶の任意競売の一事例」判例タイムズ345号〔1977年〕67頁、70頁。

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括
同様の手続を想定して、レッサーがリースされた船舶をアレストすることは可能であるとする回答も見られた（アルゼンチン、カナダ、中国、イタリア、パナマ、英国）。もっとも、そのような場合でも、船舶先取特権その他の海事債権が存在すると、船舶所有者であるレッサーが劣後してしまうことは避けられない。この点を確認する質問（質問14.9）に対して、大多数の回答はこれを肯定する（アルゼンチン、カナダ、クロアチア、ギリシャ、イタリア、日本、マルタ、オランダ、ナイジェリア、ノルウェー、英国）。一部の国には、レッサーを抵当権者と同順位で保護する制度があるようである（フランス、パナマの回答も同趣旨か）。

IV 海運業の特殊性と船舶担保権

船舶担保の制度が航空機担保と大きく異なる点は、オープン船籍がきわめて一般化し、船舶所有者が、事実上、登録国を選択できることである。法制度の観点からみると、オープン船籍国が関係者に魅力的な制度を整備して登録の獲得を競い合うという立法競争の論理が、国際統一の推進力よりも強く働くと言えよう⁴⁴⁾。そして、船舶所有者や裸備船者（船舶賃借人）等の船舶運航者は、資金調達を確実に受けることに利益を見出すので、債権者と同じく、担保権の実行手続が明確な法制度を選好すると考えられる。

そうした点を念頭に置いて、質問状は、まず他国に登録された船舶の裸備船登録（charter-in）を認めるか否かを尋ねてみた（質問2.2）。これを認める国は、アルゼンチン（ただし実例なしという）、中国、イタリア、マルタ、オランダ、ニュージーランド、ナイジェリア、パナマ、英国である。インドでもそうした登録を認める改正法案（Merchant Shipping Bill, 2016）が作られているという⁴⁵⁾。

この場合、船舶抵当権は登記されるかという質問（質問2.3）に対しては、

44) 小塚・前掲〔註3〕・142頁参照。

45) India, Answer 2.2.

肯定する回答はなかった。船舶抵当権は、船舶所有者に対する権利であるから、裸傭船登録ではなく所有権登記に付記されることに疑問の余地はない⁴⁶⁾。

反対に、自国に登録された船舶が他国に裸傭船登録されること (charter-out) を許容するか否かを尋ねた質問 (質問2.4前段) に対しては、ヨーロッパを中心に、これを認めるという回答が見られる (カナダ, 中国, フランス, ドイツ, マルタ, オランダ, ニュージーランド, パナマ)。これらの国において、船舶抵当権が設定されているとき、他国での裸傭船登録に抵当権者の同意を必要とするか否か (質問2.4後段) については、制度が分かれている (抵当権者の同意を要求する国はカナダ, フランス, マルタ。不要とする国はドイツ, オランダ, ニュージーランド, パナマ)。もっとも、制度上は不要とされていても、抵当権者はコベナンツの中で、裸傭船登録には抵当権者の事前同意を要すると定めることができるから、実務的には、大きな差異を生じないと思われる。

船舶担保制度を考える上で、もう一つの大きな特殊性は、担保権の実行が傭船者や荷主・貨物保険者などに与える影響を考えなければならないことである。航空機も貨物運送に用いられることがあるが、担保権の実行が航空運送の途中で行われる可能性はきわめて小さい (中継地で駐機している間に実行することはあり得るとしても、ケースとしては多くないであろう)。これに対して、航海が長期間にわたる船舶の場合には、途中の寄港地で担保権を実行することは現実に発生し得る。実務においては、傭船者に傭船契約上の不履行がない限り、船舶抵当権者が傭船者の契約継続の利益に配慮して担保権の実行を抑制する旨の書面 (quiet enjoyment letter) を発行する場合もあるが⁴⁷⁾、そのような保障がない場合には、傭船者や荷主の利益との関係で船舶担保権の実行が制約されるかという問題が生ずる。

そこで、質問状は、傭船中または貨物を運送中の船舶をアレストすることが、傭船者や荷主に対する不法行為となる可能性について尋ねた (質問5.2)。日

46) 箕原建次「船舶金融と傭船契約」箱井崇史=木原知己編集代表『船舶金融法の諸相——堀龍兒先生古稀祝賀論文集——』〔成文堂, 2014〕71頁, 82頁。

47) 瀬野・前掲書〔註6〕・406頁, 箕原・前掲〔註46〕・81頁, 106頁, 西村あさひ法律事務所編『ファイナンス法大全〔全訂版〕』上巻〔商事法務, 2017〕761頁。

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括
本海法会の回答は、原則的な考え方のみを示すという趣旨で、そうした不法行為は成立しないとしたが、各国の回答を見ると、合理性を欠くアレストであれば傭船者や荷主に対する不法行為となるという見解（オーストラリア、フランス、マルタ）や、事実関係次第では不法行為が成立するという意見（オランダ、英国⁴⁸⁾）、傭船者には契約継続の利益が認められるため原則として不法行為が成立するという回答（インド）も見られる。

また、船舶担保権の実行時に、船上の貨物はどのように扱われるかを問う質問（質問5.3）に対しては、事実上、荷卸しがなされるまで実行手続は進められないという回答（オーストラリア、ブラジル、カナダ、ノルウェー、パナマ）がある一方で、荷主が裁判所に対して荷卸しの許可を求めるという回答（ニュージーランド、英国）や、裁判所の権限で荷卸しを命ずるという回答（インド、米国）も示された。逆に、貨物が積載されていることに注意喚起した上でそのまま手続を進めるという例（中国）もある。この質問に対しては、法令上に明確な規定がない旨を指摘する回答もあり（ギリシャ、日本、マルタ、オランダ）、実務上の運用によって適当な対処がなされているものと推察される。

V 結語:船舶担保法の統一は可能か

質問状に対する各国海法会の回答を分析してみると、どの国でも、基本的には、外国の船舶担保権が承認されている。このことが、海事を専門とする各国の実務家の間に、現在の制度枠組に対する満足をもたらしているように思われる。船舶担保に関する実体法が統一されずとも、各国法にもとづく担保権が相互に承認されるのであれば、担保権者にとって、最低限の利益は守られるからである。

48) UK, Answer 5.2は、船舶モーゲージ権利者は担保が危険にさらされている場合に限ってモーゲージを実行できると述べた判例(The Tropical Reefer (Anton Durbeck GmbH v Den Norske Bank ASA [2005] EWC 2497)を引用する。

もっとも、そうした相互承認の仕組みは、きわめて一般的な形で存在しているにすぎない。船舶抵当権と船舶先取特権の優先順位を決定する基準（船舶担保権の効力の準拠法）については、各国で考え方が分かれている。そして、法廷地法によって定めるという比較的有力な考え方がとられると、船舶先取特権の制度が国によって大きく異なるため⁴⁹⁾、法廷地によって、船舶抵当権者の優先順位が異なるという結果になる。また、船舶をアレストして船舶抵当権を実行する際に、荷主や傭船者の利益がどの範囲で守られるかについても、不明確な点が多く、各国の実務が分かれているという印象を受ける。

その意味で、船舶担保権の効力（優先順位）に関する法を統一するための国際枠組には、理論的には、意味があると思われる。しかし、それこそ、伝統的な海事私法の統一が取り組み、3回にわたり国際条約を作ってきた主題である。そして、それらの3本の条約は、いずれも成功しなかった。失敗の理由は、各国の間で、産業構造の相違（海運国、船員国、造船等の海事産業国、荷主国など）から、どのような債権を船舶先取特権によって保護するかについての政策的な立場が大きく異なり、国際標準に合わせてそうした政策を修正する余地が乏しいことであろう。従って、仮にケープタウン条約の枠組を利用したとしても、この点に関する制度の統一は困難であったと想像される⁵⁰⁾。

船舶担保権の実行手続に目を転じると、各国海法会の回答の評価は難しい。執行名義として何を要求するか（本案の確定判決が先行することを要求するか）、私的実行を禁止するかといった制度の構造を見れば、各国の制度は大きく異なっている。それに対して、手続の具体的な項目については、とりわけ

49) たとえば1993年の船舶先取特権・抵当権条約を審議する国際会議では、各国がそれぞれ自国の制度を背景として、米国は船用品供給業者の代金債権を条約に反映させようと奔走し、日本は国税債権の優先権、韓国は造船業者の請負代金債権、そしてメキシコは船員の賃金債権について高い優先順位を確保するための留保を要求したと報告されている。Mark J. Yost, 'International Maritime Law & the U.S. Admiralty Lawyer: A Current Assessment', 7(2) *University of San Francisco Maritime Law Journal* (1995) 313, 344-346.

50) ケープタウン条約の下では、登録された国際担保権に優先する法定担保権は最小限に抑えられ、それ以外の先取特権やリーエンは、各締約国がオプトイン規定にもとづく宣言を行えば国際担保権に優先する効力を認められる（本体条約39条・40条）。しかし、各国がオプションを行使してそれぞれに優先的な船舶先取特権を宣言したのでは、国際統一が実現したとは言えないであろう。

船舶ファイナンスと船舶担保の比較法——万国海法会（CMI）による検討の総括
実際に船舶売却の経験を持つと思われる国では、同じような工夫をしているという印象を受ける。本案判決確定前の船舶売却、市場への情報提供（広告）、裁判所の許可を得た任意売却などの制度は、担保権の実行手続が比較的厳格とされる大陸法の諸国にも例が見られる。また、そもそも裁判所を通じた担保権の実行の場合、法廷での手続は現地の弁護士に任せることになろう。そうだとすれば、担保権の実行手続を細部にわたって統一するような国際枠組にも、実務界は大きなニーズを持たないであろうと考えられる。

このように見てくると、船舶ファイナンスに関して、現状を大きく変更して国際条約を作ることへの要望は、たしかに大きくないということがわかる。航空機ファイナンスと船舶ファイナンスとは、手法に共通する点があるものの、取引を取り巻く環境がかなり異なっている。そもそも船籍国を自由に選択することが可能な船舶ファイナンスにおいて、最も統一を必要とする点は、法廷地で船舶抵当権に優先する船舶先取特権の種類と数を限定することであるが、その統一は、過去の経験に照らして現実的であるとは思われない。実務家は、この点について各国法が多様であるという前提の下で、有利な法廷地を選択して船舶をアレストすることにノウハウを蓄積している。多様な利害関係者が存在し、その法律関係も複雑であるから、航空機ファイナンスとは異なって裁判所を通じた実行が好まれ、私的実行へのニーズは大きくない。CMIがケープタウン条約の船舶への拡張（船舶議定書の作成）には関心を示さず、むしろ裁判所による船舶売却の承認条約採択を推進していることには⁵¹⁾、実務的な理由があるというべきであろう。

もっとも、新たな船舶ファイナンスの手法として広がりつつある船舶リースに関しては、以上と大きく状況が異なる。リース（及び所有権留保、船舶共有、譲渡担保等の所有権の形式を用いた担保（title finance））は、そもそも取引の形式と経済的な機能との間に不一致があり、法律上、経済的な機能に即した解釈をとるべきかという問題が存在する。この点に関しては、所有

51) 小塚・前掲〔註3〕・113頁以下参照。

権の形式を強調する国, 解釈論により機能的に扱う国, 権利者(レッサー)の権利を制約する場合に限って機能的な解釈をとる国などがある。さらに, 一部の国では, 動産担保登記制度にもとづきリースを担保として登記できる国もあり, そうした国では, 船舶登記と動産担保登記との使い分けの問題が生じている。その意味で, 船舶リース(及び船舶の所有権留保)に限定して国際的に統一された制度を作ることには, 実務上のニーズがあるようにも思われる。今般, そのような方向に議論が進まなかった理由は, そもそも提案が, 伝統的な船舶抵当権(モーゲージ)をも包含したケープタウン条約の枠組にもとづいていたことに加え, リース取引を法体系の中でどのように位置づけるのかという認識自体に大きな隔たりがあり, そのためにかえて, 国際的な統一への要望すら生まれにくいためではないかと考えられる。CMIの船舶担保IWGがコンテナファイナンスIWGへと衣替えし, リース取引に関して検討を進める中で⁵²⁾, リース取引に対する考え方が整理されるならば, 将来的には, 船舶リースが国際統一の主題として取り上げられることもあり得るであろう。

*本稿は, JSPS科研費JP20H00051の助成を受けた研究の成果に属する。

52) この動向については, 小塚・前掲〔註1〕・84頁参照。