

2001年9月8～9日
中日・日中海商法及び海上保険実務 Symposium
於 北京西苑飯店

演題

『日本に於いて外国船が差し押さえられた場合の差押解放手続きについて』

．序言

- 1． 私に与えられた演題は『日本に於いて外国船が差し押さえられた場合の差押解放手続きについて』である。
- 2． 日本に於いて外国船が差し押さえられる場合の代表的なものは下記のとおりである。

その外国船の船主が債務を負う旨の確定判決^[注1]に基づき債権者が執行文を得て船舶に対し強制執行をなす場合。(民事訴訟法116条、259条、民事執行法22条、24条、25条、112～121条)

船舶抵当権者が船舶抵当権^[注2]を実行するため差し押さえる場合。(民事執行法189条、114条、181条1項)

[注1] 確定判決のほか、執行宣言付判決、確定した執行判決のある外国裁判所の判決または仲裁判断などもこれに該る。(民事執行法第22条2～7号)

[注2] 日本法上、抵当権はそれを設定する対象物たる不動産、船舶等の所有者が予め設定することに合意しない限り設定されないゆえに約定担保物権と呼ばれ、法定担保物権と対比される。(我妻榮『新訂擔保物權法』(民法講義)223～225頁)

金銭の支払いを目的とする債権について強制執行をすることができなくなるおそれがあるとき、または強制執行をするのに著しい困難を生ずるおそれがあるとき、債権者が船舶に対する仮差押え命令を裁判所に申し立て、これが認められた場合。(民事保全法第1条、20条、48条)

船舶先取特権^[注3]を有する者が船舶先取特権を実行するため差し押さえる場合。(民事執行法第189条、112～121条、181～187条、商法842条、船舶所有権者等の責任の制限に関する法律、以下、船主責任制限法という、第95条、国際海上物品運送法第19条、油濁損害賠償保障法第40条)

[注3] 法によって定められた先取特権の要件が充足されたとき、その先取特権が成立する。(我妻榮『新訂擔保物權法』(民法講義)57頁)法定の要件が満たされたとき成立する物権であるので法定担保物権と呼ばれ、抵当権の如き約定担保物権と対比される。(民法303～341条)各種先取特権のうち、船舶の上に成立する先取特権を船舶先取特権という。(商法842条、船主責任制限法第95条、国際海上物品運送法第19条)

3. 上記 ~ のうち、 と はこれを船主から見るといずれも暫く前から差し押さえられることが予想できる場合であり、しかも については債務を弁済する以外に当該船舶を差押から解放する方法はなく、 については通常の場合^{〔注4〕}債務の額が確定したらその額を競売手続外で弁済しない限り当該船舶を差し押さえから解放する方法はない。

と の場合は、いずれにせよ船舶所有者にとって差し押さえられるであろうことが暫く前から予想される点において特徴がある。

〔注4〕 抵当権設定契約そのものが無効、ないし取り消される場合を除いてはの意。（民法93条、94条、96条）

4. 船舶先取特権の場合はどうであろうか。

（A）商法842条の場合

商法842条は次のとおり規定する。

第842条 [船舶先取特権ある債権] 左ニ掲ケタル債権ヲ有スル者ハ船舶、其属具及ヒ未タ受取ラサル運送賃ノ上ニ先取特権ヲ有ス

- 1 船舶並ニ其属具ノ競売ニ関スル費用及ヒ競売手続開始後ノ保存費
- 2 最後ノ港ニ於ケル船舶及ヒ其属具ノ保存費
- 3 航海ニ関シ船舶ニ課シタル諸税
- 4 水先案内料及ヒ挽船料
- 5 救助料及ヒ船舶ノ負担ニ属スル共同海損
- 6 航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権
- 7 雇傭契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権
- 8 船舶カ其売買又ハ製造ノ後未タ航海ヲ為ササル場合ニ於テ其売買又ハ製造並ニ艤装ニ因リテ生シタル債権及ヒ最後ノ航海ノ為メニスル船舶ノ艤装、食料並ニ燃料ニ関スル債権

上記のとおり商法842条は1号から8号まで8種の債権につき先取特権の成立を認めている。しかし船主からすると、これらの債権はその存在を暫く前から知っているものであり、或いは仮にそうでなくても、少なくともその存否につき争いがあることを暫く前から知っているものである。それゆえ、仮にその所有する船舶がこれら8種の先取特権のいずれかにより差し押さえられても、予期もせず突然差し押さえられたことにはならない。

（B）船主責任制限法第95条の場合

日本は1957年 Brussel 条約^{〔注5〕}及び海事債権に関する1976年 London 条約^{〔注6〕}の加盟国であり、日本の船主責任制限法はこれらの条約を国内法化したものである。

船主責任制限法95条は各種の債権につき船主にその責任を制限することのできる権利を賦与している。そのうち実務的に重要なものは船舶衝突により

他船の乗組員に与えた人身損害、他船や他船上の貨物に与えた損害、港湾施設に与えた損害、（船舶の衝突とは関係なく）Oil Pollution による損害、また航海中、船舶の不堪航等により自船が運送していた貨物に与えた損害である。

これらの債権に対し、船主はその責任を制限することができる。（船主責任制限法第3条）そして船主責任制限法は、いわば船主にこれら責任を制限する権利を与えたことの見返りとして、これらの債権の債権者に船舶先取特権を賦与している。（船主責任制限法95条）

ところで、これらの債権（船主からみると債務）の発生原因は、衝突にしても、その他の災害（座礁、火災、艙内浸水、Oil Pollution 等）にしても、船主にとって予期せざるものであるがゆえに突然のことである。そしてそれに引き続いて（多くの場合、数日以内）その所有船舶が差し押さえられると船主は大いに当惑するということになる。それゆえ、船主にとって実務上最も重要なのは、この船舶先取特権に基づく差し押さえということになる。

[注5] その正式名称は『海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約』（INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS, BRUSSELS, OCTOBER 10, 1957）

[注6] その正式名称は1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約（CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, LONDON, NOVEMBER 19, 1976）

5. 仮差し押さえ命令による差し押さえ

これは債権者の主張する債権に先取特権が認められていない場合及び先取特権が認められていても、その先取特権そのものは既に消滅したが債権そのものは消滅していない場合に用いられる。船舶の差し押さえにこの方法による場合は稀であり、且つ用いられても差し押さえから解放する手続きは以下述べるところと異ならない。

6. 以上見てきたところよりして、船主にとって実務上最も重要なのは船舶先取特権に基づく差し押さえであるから、以下これについてのみ述べることとする。

. 日本法の下における船舶の差し押さえ（先取特権に基づく差し押さえ）

1. 先取特権に基づく船舶の差し押さえ手続きについては、民事執行法第189条が規定する。同条は多くの規定の準用を定めると共にいくつかの条文についての読み替えを規定している。読み替え規定の中に船主責任制限法95条や油濁損害賠償保障法第40条が定める先取特権が含まれていないが、これは当然に含まれるものと解釈されている。**[注7]**

2. 先取特権者たる債権者は船舶の所在地を管轄する地方裁判所に先取特権に基づく競

売手続き開始の申し立てをなす（民事執行法第113条）が、通常は船舶執行申し立て前の船舶国籍証書等^{〔注8〕}の引渡命令の申し立てをなす。（民事執行法115条）なぜなら、船舶は常に移動する可能性があるからである。

〔注7〕浦野雄幸『逐条概説民事執行法〔改訂増補〕389頁』

即ち、そこには次のとおり解説されている。

（7）なお、本条後段の読替え中、第181条第1項第4号中「一般の先取特権」の読替えは、「一般の先取特権または商法第842条に定める先取特権」として基本法たる商法のみに行っているが、その趣旨は、国際海上物品運送法第19条、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律第95条第1項または油濁損害賠償保障法第40条第1項に規定するいわゆる「船舶先取特権」のすべてを含むものである。

〔注8〕船舶国籍証書等とは、船舶の国籍を証する文書、その他の船舶の航行のために必要な文書のことであり（民事執行法114条1項）具体的には船舶国籍証書 CERTIFICATE OF VESSEL'S NATIONALITY、船級証書 CLASSIFICATION CERTIFICATE、貨物船安全設備証書 CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE、国際満載喫水線証書 INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE、貨物船安全構造証書 CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE、貨物船安全無線電信証書 CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE 等である。

3. 裁判所が債務者に対し、船舶国籍証書等を執行官に引き渡すべき旨の命令を発したとき、執行官はその命令を船長に送達すると共に船舶国籍証書等を取り上げるため当該船舶に赴く。このとき債権者の代理人弁護士が同行するのが実務上の慣例になっている。これは執行官の船上における職務の執行に際し抵抗を受けるとき、執行官がその抵抗を排除するために威圧を用いたり、海上保安官の援助を求めるとき立会人を必要とするからである。（民事執行法6条、7条）
4. 執行官が船舶国籍証書等取り上げ命令を執行するとき、船長がこれに立ち会った場合、執行官は船長に署名・押印を求めるが、船長が署名・押印を拒絶したときは執行官はその旨を調書に記載するだけで執行そのものの効力に影響は及ばない。（民事執行規則13条）
5. 執行官は船上において金庫、机、書類棚等搜索をする権能を有し、必要なときはそれらを開くため処分をなす権能を有する。（香川保一監修『注釈民事執行法』412頁、民事執行法123条2項）
6. 船舶国籍証書等は通常船長室に保管されているが、入港中は一時的に税関に提出されていることもある。後者の場合、船長の占有下に取り戻させて、船長から執行官宛に提出させる。
7. 船舶国籍証書等が執行官によって取り上げられると、当該外国船は事実上出港できなくなる。なぜなら、外国船が出港するためには予め税関に船舶国籍証書等の原本

を提出して、出港許可を求めなければならない^[注9]ところ、これができなくなるからである。

[注9] 関税法第17条。

・差し押さえられた船舶を差し押さえから解放する手続き

これには大別して二つの方法がある。一つは法律によって定められた解放手続きであり、もう一つは法律による手続きの外で当事者間が協議を試み、そこに差し押さえ解放に関する合意が成立すれば債権者（先取特権者）が先取特権に基づく競売申立手続きの全てを取り下げる方法である。

< 解放手続きその1 >

差し押さえ債権者の債権について、船舶競売の手続きの停止及び執行処分を取り消しを命ずる旨を記載した裁判の謄本が提出され、且つ債務者が差し押さえ債権者及び保証の提供の時までに配当要求をした債権者の債権及び執行費用の総額に相当する保証を買い受けの申し出前に提供したときは、執行裁判所は申立により配当等の手続きを除き、船舶競売の手続きを取り消す。（民事執行法189条、117条1項、39条1項7号・8号、183条1項5号、田中康久『新民事執行法の解説』452頁）

この方法は時間と費用を要する。まず第1に、船舶競売の手続きの停止及び執行処分を取り消しを命ずる旨を記載した裁判の謄本を得るためには債務者は裁判所に当該競売手続きの停止及び執行処分の取り消しを命ずる旨の仮処分命令を申し立て、これを取得しなければならない。（民事保全法23条2項）この仮処分命令を取得するだけのためにも担保を立てることを求められることがあるであろう。（民事保全法14条）

そのうえに係争の対象となっている債権額（+執行費用）に相当する保証を提供しなければならない。これゆえに債務者の金銭的負担は弁護士費用を含め相当なものとなる。

しかし、それにも拘わらず次に述べる<解放手続きその2>、即ち、当事者間の協議による解放の合意がまとまらない場合は、法律上この方法しかないのであるから、その意味では重要である。

< 解放手続きその2 >

イ) 上述の如く船舶先取特権が賦与された損害賠償請求権（損害賠償債権）は、予期せざる海難（衝突、座礁、火災、艙内浸水、Oil Pollution など）によって突然発生することが多い。この場合、債権者（被害者）はその額が巨額であれば直ちに弁護士を起用するであろう。その損害を受けた利益（人身、船体、貨物等）が保険に付されている場合には、近い将来保険金を支払って被保険者が加害船舶に対して有する損害賠償請求権を保険代位により取得することを見越して、それらの保険会社が保険会社の initiative で自己の信

頼する海事弁護士を起用するであろう。

- ロ) 加害船舶もまた、多くの場合、このような場合に備えて所謂 P&I 保険に加入しているから、損害が巨額に及ぶことが予想される場合は P&I 保険会社がその initiative で自己の信頼する海事弁護士を起用するであろう。
- ハ) それゆえ、ある程度以上の規模の海難事故が発生すると、1～2日のうちにそれぞれの利益に海事弁護士が起用されるのが実務である。
- 二) ところで、海難事故は、例えば、船舶どうしの衝突事故を例にとると、陸上を遠く離れた海上で発生し、第三者たる目撃者は通常なく、衝突位置に遺留品も残らず、航跡は直ちに消えてしまうし、両船の操船責任者はそれぞれ密室にあったのも同然であるから、両船関係者の証言が一致することは稀であり、事実関係の認定は陸上において発生する事故に比較して遥かに困難である。それゆえ、損害賠償問題の解決には相当の時間を要するのが通常である。
- ホ) 以下に仮定的事例を示して説明を試みる。A 船（船価 US\$10,000,000）と B 船（船価 US\$1,500,000）が日本の領海内で衝突し、A 船は船首部に損傷を受けたが航行に支障なく、B 船は船腹に破孔を生じ、貨物と共に沈没して全損となり、B 船の船長 1 名が死亡したとする。B 船に積載されていた貨物は US\$1,000,000 であったとし、船長の死亡による損害は US\$500,000 であったとする。

事故後、A 船は海上保安部の求めに応じて日本の港に入り取り調べを受ける。A 船としては B 船関係者に与えた損害について気掛かりであっても、約 1 週間で海上保安部の捜査が終了すると出港したくなる。というより、A 船の所有者としては、A 船の建造資金を融資してくれた銀行は海難事故があったからといって毎月の返済を待ってはくれないし、A 船に積載されている貨物の荷主は、仕向地まで早く運送することを催促する。結局、A 船を運航しなければ収入を挙げることができないのであるから、A 船の所有者としてはたとえ出港したくなくても事実上出港を強いられるわけである。

- ヘ) このような場合、前記の如く事故直後に起用された双方の海事弁護士間で直ちに Letter of Guarantee（保証状）交換の交渉が行なわれるのが実務慣行となっている。交渉の要目は裁判（もしくは仲裁）管轄についての合意、準拠法についての合意、保証の金額、保証人（Guarantor）の信用力ないし担保力であろう。この L/G 交換についての交渉がまとまれば、B 船の関係者は A 船を差し押さえる必要はない。B 船の関係者からすれば、A 船側が US\$4,200,000（船価 + 貨物の価格 + 人損 + 40%の金利）の L/G を提供してくれば、A 船を差し押さえる必要はない。しかし、もし A 船側が L/G 交換交渉に応じることを拒否したり、或いは交渉には応じていてもその内容が B の希望するところを懸隔している場合、或いは交渉が進行中ではあっても、

まとまらないうちにA船に出港する様子が察知されるとB船側としては不安になるから、A船の差し押さえを考えざるを得なくなる。このときB船側が感じる不安とは、外国船であるA船は二度と日本の港に入ってくないかもしれない、A船の船主の資産はA船しかない、A船は出港した途端に新たな海難で全損になってしまうかもしれない、A船は出港した後、解撤（Scrapped）されてしまうかもしれない、などが代表的なものである。

このように考えると、A船が日本の港から出港しようとするのも必然に迫られてのことであり、B船関係者がA船を出港前に差し押さえようとするのも必然の選択といていい。

ト) 最も迅速で、最も費用を節約する方法は、差し押さえられた船舶の所有者が保険会社（船体保険会社 + P&I 保険会社）の助言を得て、合理的な考えのできる海事弁護士を起用し、船舶が差し押さえられた国の債権者が起用した海事弁護士と L/G 提供による差し押さえ解放を目指して交渉せしめることである。

この事情は中国籍の船が日本の港で差し押さえられた場合でもそのまま当てはまる。

私が過去に担当した事件にみる差押えの実例

イ) 今回、この場でこの講演をする機会に、私が弁護士になってからこれまで約27年間に担当してきた事件を統計的に調べてみました。

ロ) そうしたところ、私が Partner と共に差押え債権者の代理人となって差押えた船舶は全部で31隻ありました。（別表1）

ハ) その31隻のうち、私が差押え債権者の主任代理人として差押えた船舶は全部で18隻ありました。（別表2）

ニ) 私が主任代理人となった船舶衝突事件で、ある程度（即ち、L/G 取得を必要とする程度）以上の規模の事件を数えてみたら78件ありました。このうち、差押えが必要となり、実際に差押えたのは8件だけでした。

ホ) 私が主任代理人として担当した貨物損害の船主に対する求償事件で、ある程度（即ち、L/G 取得を必要とする程度）以上の規模の事件を数えてみたら36件ありました。このうち差押えが必要となり、実際に差押えたのは7件のみでした。

ヘ) 船を差押えるためには、債権者も相当の費用を要しますし、差押えられた船の船主も相当の損害（滞船損害等）を被ることになります。

ト) 言うまでもないことながら、海事弁護士が債権者を代理して船舶を差押えるのは、その船舶の運航を阻害するためではありません。L/G の交渉を試みても、その交渉が円滑に進捗しないときだけです。それゆえ、不幸にして海難事故が発生したら、関係当事者は一刻も早く L/G の交渉を開始し、相手方が船舶を差押える必要を感じなくてすむように合理的に交渉し、L/G 交換ないし L/G 提供が達

成できるよう最大限の努力をなすべきです。

海事弁護士の一次的役割は、L/G 交換ないし L/G 提供を実現させ、紛争解決を合理的軌道に乗せることであり、必要もないのに船舶を差押えることではありません。何らかの事情（P&I 保険者が破綻に瀕していた、或いは船主が P&I 保険の保険料支払いを怠っていたために P&I 保険者が L/G 発行に応じないなど）で L/G が提供されないときのみ、二次的役割として、止む無く債権の担保を確保するために船舶を差押えるのです。

このことを強調して私の講演を終わります。

以 上