

こちらは、英文記事「[OW Bunker bankruptcy and unpaid bunkers - a global dilemma](#)」(2014年12月8日付)の和訳です。2014年11月12日付のGard Alert「[OW Bunker社が破産を宣言](#)」の続報となります。

OW Bunker社(以下、OW社)の倒産をきっかけにバンカー代金の不払いに対する懸念が高まったことを受けて、船舶がアレストされたり、その危険にさらされたり、船舶の遅延が発生したりするなどの混乱が生じる中、船舶運航者は代金を二重に請求されるリスクに直面しています。しかし、債権者からの請求を一括して処理するための十分に標準化された手続きは存在していません。



OW社のデンマークの清算人は、2014年11月27日、支払いの回収についてOW社の融資銀行との間で協力協定¹が成立したと発表しましたが、OW系シンガポール企業の中の1社であるDynamic Oil Tradingの暫定清算人は12月1日に、「この協力協定を承認しておらず、したがって自らが管理している財産には同協定の効力が及ばない」と債権者に通知しました。

船主協会、銀行、バンカー供給業者、清算人との間で、たとえ暫定的であっても調整がなされれば、当事者全員が弁護士への依頼に忙殺されるような、現在の混乱状態よりはましな状況が生まれるはずですが、チャールズ・ディケンズの『荒涼館』という小説に描かれている寓話——遺産のすべてが弁護士費用に消えてしまったという話——のジャーネイス対ジャーネイス事件が思い出されます。

問題点

世界貿易においては、当然のことながら、船舶は異なる体制、基準、規則が適用されている国々の港に寄港することになります。こうした中で、倒産処理や倒産手続がバンカー供給業者やバンカー販売業者を巻き込んで開始された場合、船主と用船者にとって手続が一層複雑なものになり、以下のような問題が発生することになります。

- 補給されたバンカーの未払いに対して船舶のアレストや抑留という手段が利用可能か
- 補給品の支払いについて責任を負う当事者の特定(それが船主でない場合)
- 合意された供給条件、並びに価格が正当であるかという問題
- 支払不能時の債権者保護について統一された国際的な債権者保護がないこと
- 優先順位と先取特権の取扱いについて、バンカー販売業者と担保を取っている貸し手との間に意見の相違があること
- 担保の登録、並びに利益の譲渡(assignment of earnings)に対物的権利(in rem right)の譲渡が含まれるかどうかという問題
- 会社組織の複雑さ、並びに供給業者の所有権留保条項
- バンカー供給契約に適用される法律や補給地によって結果が異なること
- バンカー販売業者や指定代理人(assignee)は、彼らが問題のバンカーの所有者ではなく、かつ第三者の留置権(retention right)を免れていないのに、正当に支払いを請求できるのかという問題
- いくつかの国で船舶アレストに係る海事法令が最近改正されたこと、または改正案が審理中であること

船舶所有者が現行の枠組みに対してバランスを欠いていると感じるのも無理はありません。Norwegian Saleformの条件に基づく中古船舶の販売では、先取特権や担保権が設定されていないことが求められますが、これはバンカーの補給にも当てはまるのでしょうか。船主は、運賃、用船料、共同海損分担額が支払われていない場合、積荷に対する用船契約先取特権を付与されますが、その場合、所有権を保持していることが必要条件となります。船主は、現地の法律、積荷の所有権に関する問題、安全な保管の欠如、サブコントラクターに対する契約上の前払いなどの理由から、こうした保護が執行不能な場合があるという忠告を受けることがよくあります。これに対して、船舶の必需品であるバンカーを供給するバンカー供給業者は、バンカーの所有権を手放しておきながらその所有権の保留を求め、そして、船舶の抑留を認める海事債権が与えられます。実際、様々な法域において、船主に互恵的利益を与えずに、船舶の差押えを簡略化するための規則改正が行われています。

¹ 「[OW Bunker Group - Co-operation agreement between trustees, receivers and ING Bank](#)」

BIMCO は近いうちに [Standard Bunker Supply Contract 2015](#) を発表する予定ですが、そこには契約条件の標準化により補給手続の統合を進めたいという願いが示されています。しかし、それは、競合する様々な支払請求を調整するものではありません。2008 年のリーマン・ブラザーズ倒産後の金融危機を経験した今でも、債権者の請求を処理するグローバルな調整はいまだ行われていません。その上、アレスト条約では船舶のアレストの取扱いについて別途規約が設けられますが、それは広く一般に適用されるわけではなく、どの国でも同じ方法で取り扱われるというものでもありません。

競合する債権者

ある債務について複数の債権者から支払いを求められた場合、船主は、一定額を裁判所に預託し、正当な受益者を裁判所に宣言してもらうことができます。これは、一般に、競合権利者確定手続訴訟と呼ばれるものです。しかし、このような訴訟でも、世界的に通用する裁判所の保護命令がなければ、船舶のアレストを阻止することはできません。用船者が既に債務を支払っている場合や支払うべき場合、どのような解決策があるのでしょうか。自己の資産を手放したバンカー供給業者が、本来所有に基づくはずの先取特権や、自己の資産(既に使用されたか、船舶に補油された他のバンカーと混ざり合っている可能性があります)を取り戻すための衡平法上の救済手段を保持すべき、というのは奇妙なことです。こうした請求は、海事領域以外では、失敗に終わるか、権利の登録を必要とするでしょう。しかし、海運業界は、国際的な登録システムを持っておらず、必需品の先取特権というコンセプトを現代の貿易に対応して採用することもしていません。

船舶のアレストまたは抑留

各ガイドラインは実際には概略的なものですが、海事先取特権や海事債権を確保するために船舶をアレストすることができます(アレスト条約 1952²、1999³に特定の範疇の例が挙げられています)。また、債務履行を担保するため、あるいは外国判決を担保するために抑留することもできます。このような抑留は、それにより第三者が影響を受ける場合、あるいは抑留の根拠が最終的に消滅した場合、相互保証を必要とすることがあります。

船舶先取特権

船舶先取特権は、たとえその所有権に変更があっても、最後まで当該船舶に付着します。船主はアレスト時に債務者である必要はありません。代表的な法域は、米国、エジプト、トルコ、日本です。米国とカナダでは、現地の供給業者に優先的地位が与えられます。バンカー供給業者の多くは供給契約に米国法を取り入れており、外国裁判所はバンカー供給契約の準拠法に基づいて債権の優先順位を評価する義務があるため、供給業者は、これを主張することで世界中どこでも優先的にアレストを認められます。

海事債権

債権の種類はアレスト条約に記載されていますが(例えば、運送契約に起因する債権、船舶への補給品に起因する債権)、アレストの対象となる船舶を特定するにあたり、大陸法と判例法ではアプローチが異なります。一般的に判例法がよく用いられる法域は、イングランドとウェールズ、シンガポール、オーストラリア、インド、香港です。これらの国々では、船主が債務者である場合、資産または船舶のみ抑留を認められます。したがってこれらの法域は、用船契約が終了している場合、裸用船者に供給されたバンカーに対するアレストを認めるべきではありません。バンカーが定期用船者に提供された場合も同様です。しかし、支払いを受けていないバンカー供給業者は、船主には補給されたバンカーをただで使用する権利はないと主張するかもしれません(伝統的な言い方をすれば、横領による不法行為、または不当利得の原則)。

その他の地域、オランダ、フランス、ベルギーでは、登録された船主、運航者、定期用船者に帰属する資産の差押えが許可されます。ただし、請求が失敗した場合に不当なアレストが増えやすくなるので、アレストの容易さと不当なアレストの発生の釣り合いを取る必要があるかもしれません。スペイン、ルーマニア、それに南米の数カ国は、アレスト制度の簡素化と強化を進めています。

南アフリカは、電子資金移動を遮断する権限が縮小されているとしても、米国の Rule B がいまだに存続していて海事

² [International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships \(Brussels, May 10, 1952\)](#)

³ [United Nations International Maritime Organization Diplomatic Conference on Arrest of Ships, Final Act and International Convention on Arrest of Ships, 1999](#)

債権が認められるため、以前と同様にアレストに好都合な場所です。この2つの法域は、法的所有権の背後を探り、株式保有や支配権を評価する傾向が強いと言えます。

支払不能と倒産

倒産手続と海事手続とでは債権者の優先順位が異なるため、この2つの制度の間には解消したい緊張が存在しています。対物請求は、一般債権者よりも優先される、担保を持つ債権者の順位になります。これは、船主が支払不能になった場合、供給業者にとって正当性を主張できる強みになる可能性があります。

しかし、バンカー販売業者が支払不能になった状況で、バンカーが船舶に引き渡されたというだけで供給業者は有利な立場に置かれるべきなのでしょうか。供給業者は、その取引先である OW 社に掛け売りしており、その倒産に際して契約による請求権を提示することができます。供給業者は、OW 社に破産債権を申し立てるのは別に、船主に対しても支払いを求めようとしています。その一方で、OW 社の管財人と融資銀行は、船主に対し、債権者全員の利益のためにバンカー価額を破産財団に支払うことを求めています。

OW 社の一部は既に倒産手続の対象になっていることから、そうした企業に対する新たな請求申立てや差押えに歯止めがかかるものと思われます。デンマークの破産制度は、他のスカンジナビア諸国でも承認される可能性があります。1997年の国際倒産モデル法([Model Law on Cross-Border Insolvency](#))の締約国(オーストラリア、韓国、日本、メキシコ、南アフリカ、米国のような EU 以外の国々を含む)は、債権者の請求を延期する破産管財人の権利を相互承認することも提案しています。EU 倒産手続規則([EC 1346/2000](#))は、欧州のほぼ全域で適用されます。外国企業の支払不能が一旦承認されると、その企業に対する差押えや執行手続は停止されるはずですが。

とはいえ、保護は普遍的なものではありません。対物的権利は、差押えの延期が妨げられ、破産管財人による十分な保護が達成できない、例外的な範疇に属しているように思われます。差押えや執行の延期は OW 社やグループ企業に限定されると考えられ、供給業者から実際に直接請求を受ける船主は、このような保護の恩恵を受けていません。

倒産手続に国際的な次元を含めるべきかどうかについて、いくつかの国が異なるテストを適用しています。ドイツなどの民法法典にあるように倒産や支払不能によって新しい法人組織、破産財団を設立した場合に問題が生じます(その管理を移転しただけでも問題が生じます)。この問題に対するアプローチの違いが英国とシンガポールの間で生じており、香港とオーストラリアでも生じています。

譲渡と担保

OW 社に対する債務は、融資銀行に有利な譲渡担保(security assignment)の対象になっています。これらは、将来の所得や帳簿上の債務に対する浮動担保権であり、グループ企業に適用されます。登録は優先権の有効な公示になり得ますが、すべての国でそうだというわけではありません。OW 社の供給業者／契約当事者ではなく、融資銀行への支払通知が配布されており、担当者が任命されました。銀行が、対物請求権者の優先権に異議を申し立てて、供給業者／契約当事者は銀行の担保権に劣後すると主張することが予想されます。所有権留保条項も、登録を要件とする可能性があります。米国とシンガポールの裁判所では、債権者間の適正な配分のため共通基金に資産を安全にプールするシステムを設立するよう OW 社の管財人と融資銀行に求める申請書が提出されました。デンマークまたはシンガポールの訴訟に関係している国以外では、譲渡、破産保護のいずれも地域的効力を持たない可能性があります。融資銀行は、OW 社グループ企業に負う権利よりも望ましい権利を勝ち取っていません。OW 社がその供給業者への支払いを済ませておらず、バンカーの所有権を譲渡できない状況において、船主にバンカーの代金全額の支払いを要求する権利を融資銀行や OW 社に与えるべきでしょうか。回収額が OW 社の貸し手に対する未払い債務額を上回らない限り(貸し手が実際に優先権のある担保された地位を保有している場合)、供給業者に何も残らないことは明白です。

姉妹船および関連船のアレスト

このピックは、主に、他の船舶に補油されたバンカーが原因で別の船舶の船主がアレストされてしまうようなケースに関連するものです。南アフリカでの関連船のアレストは、米国の銀行間での資金移動に対する Rule B の差押えの終息により、多くみられるようになってきました。オランダやジブラルタルのようなアレストに寛容なその他の法域は、自国の管轄区域内で訴えを起こすことの利益を宣伝しています。

用船者

バンカーのインボイスを船舶の船長／船主／管理者／用船者宛てにする慣習がありますが、これは燃料油供給業者が当該船舶に供給する契約を獲得したという意味ではありません。米国、シンガポール、カナダ、韓国では、燃料油に係るアレストに対する異議申立てが、登録船主が債務者ではないということを理由に認められました。アレストに対する異議申立ての試みが成功するまでの間、担保を差し入れることが船主の悩みの種になるかもしれません。船主は、定期用船者にアプローチして彼らの協力を得た方がよいでしょう。

修正普遍主義

イギリスの裁判所は、倒産した企業的全資産が単一の配分システムに基づいて債権者に配分されるように、資産の所在地の裁判所は主たる清算が行われる国の裁判所と協力すべきであるという考え方を長い間提唱してきました。この考え方は、取引や企業のグローバル化に伴い、事業展開している個々の国で会社の清算を行うよりも優れたシステムが必要だという認識を反映するとともに、重要なことは、専断的な部門や訴訟による消耗ではなく、債権者が自由にできる資産を最大限にすることであるという認識を反映していました。このような一貫したシステムの希求にもかかわらず、イギリス最高裁判所は、2012年の [Rubin 対 Eurofinance 事件](#) の裁判において、破綻処理における判決の相互承認のためのシステム作りは、判事ではなく、立法府や条約に委ねるべきとの判断を多数決により下しました。

判決の承認と執行にかかわる確立された法の変化と、正当な管轄権のある裁判所(破綻企業が権益の中核を有する国、判決債務者が十分な、あるいは実質的なつながりを持つ国など)とみなされる裁判所を特定する規則の策定という作業には、立法行為の特徴がすべて含まれており、それは司法の刷新の問題ではなく、立法の問題と言えます。⁴ 外国判決の執行に関する法律と国際倒産に関する法律は、ここ最近法律の領域から外され、判決によって定められた原則にその作成が委ねられています。ブリッジ・オブ・ハーウィッチ男爵⁵が、詐欺罪に関するコモンローの規則改正の提案に関連して、外国判決の執行に対する抗弁として述べたように、「今法律を改正する必要があるなら、それを行うのは司法ではなく、立法である」

まとめ

UNCITRAL による 2005 年の倒産立法ガイド([Legislative Guide on Insolvency Law](#))には次のように述べられています。「151. 資産を最大限債権者に配分することを考えた場合、債権者がそれぞれの救済手段を追求し、なおかつ同種の債権者が同じ扱いを受けられるようにするシステムよりも、集団訴訟の方が効率がよいということは、倒産法に関して一般に認められた原則である」。これが上記の国際倒産モデル法の枠組みとなり、EC Regulation 1346/2000 に反映されました。いずれも 5 年間のレビュープロセス期間中であり、国際的な合意はまだ更新されていません。2008 年の金融危機は、なぜ国際的なシステムに徹底的な見直しが必要なのかを明確に示しました。

船舶がアレストを受けるというリスクを冒さずに支払いの優先順位と権利が確定される一方で、船主が裁判所や認定エスクロー基金に資金の払い込みを行えるように立法を改革することが是非とも必要とされる中で、業界は暫定的な解決策を考案するよう努めるべきです。担保に関する標準化された表現を取り入れ、競合権利者確定手続について合意されたシステムを構築する必要があります。集団訴訟の形態と同様に、債権配分に関する原則と優先順位の数々の問題の中から裁判所の判断を仰ぐものを選び出し、その判断を、他の締約国を拘束するものとして受け入れることもできます。OW バンカーの取引について世界中の裁判所で別々に訴訟が提起されたり、船主が補給されたバンカーに対して二重の支払いを求められるリスクにさらされるなどということがあってはなりません。

この Gard Insight の記事に関するご質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#) または [ガードジャパン株式会社](#) までご連絡ください。

⁴ [Per Lord Collins at para 129: Rubin & Anor v Eurofinance SA & Ors; New Cap Reinsurance Corp & Anor v Grant & Ors \[2012\] UKSC 46](#)

⁵ [OWens Bank Ltd v Bracco \[1992\] 2 AC 443](#)

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されています。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であるとは限りません。であるとはあることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。