

●松井弁護士 米国“ルールB”による差し押さえが困難に 船社倒産時の対応で講演

マリネット(東京・虎ノ門、尾関洋彦社長)はこのほど、マリタックス法律会計事務所の松井孝之弁護士を講師に招き、都内でセミナー「船会社の倒産と関係者の対応」を開催した。セミナー



では、各国の倒産法制の最新の動向や、用船者や船主などが倒産した場合の債権回収の方法をケース別に解説。この中で松井弁護士は、強力な債権回収方法の1つである米国の“ルールB”を用いた差し押さえが、最近出たいくつかの判例によって今後難しくなると指摘した。

海運マーケットが暴落した昨年秋以降、海外では船社の経営破綻が相次いでいる。セミナーには金融機関、船主、船舶代理店、バンカー業者などが400人近く出席し、同問題への関心の高さをうかがわせた。

セミナーでの松井弁護士の発言要旨は次のとおり。

<日本の倒産法制>

▷日本では再建型として会社更生と民事再生、清算型として特別清算と破産、そのほかに特定調停と私的整理がある。特定調停制度はバブル崩壊の数年後にできた制度で、貸し手責任を重視した制度。裁判所の土俵で特定の債権者と債務者が調停し、債権放棄や弁済猶予などを行って債務者の更生を図っていく制度。調停を申し立てると民事執行を停止することもできる。債権者が債権カットすると通常は経済的な合理性というキーワードにより、損金で落とすことが可能になるなど、債権者にとっても税務上メリットがある。運送会社の倒産での特定調停を私も手掛けたことはあるが、今後はメジャーな制度になると思う。欠点は、調停委員が海運を全く知らないことだ。私的整理のメリットは、回収率がいいこと。裁判所の許可が必要なくフレキシブルにできるからだ。

<米国の倒産法制>

▷倒産関連では海運の世界でも米国が非常に重要になる。最近倒産したアトラス、アルマダ、ブリタニアバルクなども米国で手続きしている。なぜなら米国は債権回収天国だからだ。典型的なのは1980年代の三光汽船倒産。三光は日本で会社更生法を申請したが、同法は当時日本でしか効力がなかったのが世界中で船が差し押さえられた。ところが、米国で法的な手続きをして全世界的に差し押さえが減った。米国の倒産手続きで有名なのが再生型のチャプター11。チャプター7は日本という破産だ。最近よく話題になるチャプター15は、昔、三光汽船に適用した304条の変形版。例えば、デンマーク船社が国内で倒産手続きをした場合、チャプター15を適用すると米国でも債権者の権利行使が制限され、その効力は全世界に及ぶ。

▷チャプター11の特徴は、債務超過でなくても申請できること。また、申請すると同時に債権者による債権の行使、担保権の実行は自動的に停止する。さらに、申請後も債務者が事業を継続できる上、担保債権者の合意がなくても再建計画案が可決されることもある。その効力は全世界に及び、どこでも差し押さえができなくなるのが原則だ。

<海事債権の回収方法>

▷海事債権の差し押さえには、①船舶の差し押さえ②用船料などの差し押さえ③米国“ルールB”による差し押さえ④バンカーの差し押さえ⑤積み荷の留置⑥再用船料・運賃へのリーエンの行使などがある。これらを駆使して債権回収を行うのが実務である。その他、債権回収の究極の方法として、債権者が債務者の破産申し立てをすることがあるが、普通はやらない。

▷船舶の差し押さえで重要なのは、船の正確な動静情報を入手することと、“良い弁護士”に依頼することだ。日本では、本差し押さえと仮差し押さえの2種類ある。抵当権者やバンカー業者など先取特権が行う場合は本差し押さえ。本差し押さえは担保が不要で、入港前に差し押さえ決定を入手することができる。仮差し押さえは、債権の種類を問わず債権者なら誰でもできるが、債務者の所有物に対してしか差し押さえができない。ま

た、差し押さえのために船の価格あるいは債権額の30～50%の担保を積む必要がある。船舶の差し押さえは最も有効な債権回収策であるが、リスクも多く、海外の差し押さえで良い弁護士を起用することは不可欠である。

▷海外における船舶の差し押さえは、一般的に香港・シンガポールがやりやすいといわれる。確かに、コストが安く手続きも簡単、インターネットで入港予定船があらかじめ把握できる、といったメリットがあるが、債権者の性質によっては必ずしも得策ではないこともある。また、最近流行っているのが南アフリカでの姉妹船の差し押さえ。これは、債務者と資本的つながりのある別会社の船を差し押さえるものだ。

▷定期用船者の債権者が、定期用船者の所有でない船舶上の(用船者の所有する)バンカーを差し押さえることもできる。これができるのはやはり米国で、日本では基本的には難しい。

<米国“ルールB”による差し押さえ>

▷債務者は送金依頼をする際、ドルで送金する場合はほとんどニューヨークの銀行を通す。ルールB(米国連邦民事訴訟法B条)では、申し立てをすると米国の銀行を中間銀行とする送金を差し押さえることができる。債権者が中間銀行をいくつか狙い撃ちして入金されたところを差し押さえるので、送金することを知っている必要はない。弁護士費用は約4000ドル前後、手続きの期間は3～4日程度で、担保も必要ない優れたものである。

▷ルールBの要件は、①債務者が管轄内に存在しないこと②海事クレームに基づくこと③管轄内に債務者の所有する財産が存在すること—など。よく問題になるのが海事クレームの定義で、つい最近までは中古船売買と新造船契約については、

海事クレームにあらずルールBの適用は無理という議論があった。中古船売買でルールBが適用可能であることが最近の判例で確認された。FFA(海運先物取引)も判例があり適用できる。新造船に関するクレームについては議論が分かれている。

▷最近、ルールBによる差し押さえを制限する非常に重要な判例が2つ出た。1つがシェンドリン判事が下した最近の判例。これまではルールBの申し立てを行い、いったん差し押さえすればその後も自動的に効力を維持することができ、その後の送金も差し押さえることができた。この判決では、差し押さえの効力を続けるためには改めて申し立てを行わなければならないとした。さらに2週間前に出たもう1つの上級審の判例では、債務者が米国に登録した場合、ルールBは利用できないとしたようだ。債務者の米国での登録料は税金を含めて年間10万円程度。この判例が出てから、多くのルールBを恐れる海運会社がニューヨークにルールBを逃れるために登録するようになってきているという。これらの判決でルールBは死んだという弁護士もいる。

<造船所の倒産時の対応>

▷銀行が造船所倒産時に船主に支払い済み頭金の返還を保証するのがリファンド・ギャランティーだが、英国法上ではリファンド・ギャランティーの有効性には注意が必要だ。例えば途中で発注者が変更された場合において旧発注者に対して行ったリファンド・ギャランティーが有効かという問題や、SWIFTなどの電子取引は署名がないためリファンド・ギャランティーの有効性には議論がある。また中国造船所のケースでは、銀行がリファンド・ギャランティーの発行を関係官庁に登録していないと無効という問題がある。