

## 論文

# 燃料油供給契約における US Choice of Law Clause と船舶先取特権

戸田総合法律事務所  
 弁護士 伊藤 洋 平  
 弁護士 田之脇 崇 洋

## 1. はじめに

便宜置籍船の台頭により船舶の登録船主（通常はペーパーカンパニー）に対する責任追及が何らの意味もなさなくなった今日、船舶の航海に関連して発生する種々の債権（船舶の建造・修繕、燃料油その他必要品の供給、水先案内料、海難救助料等）の担保において、船舶先取特権（maritime lien）の果たす役割は極めて大きい。他方、公示なくして船舶抵当権に優先する船舶先取特権については、船舶抵当権の海事金融において果たす役割を著しく阻害するとして、その成立範囲を立法あるいは法解釈によって制限しようとするのが趨勢であるが、船舶先取特権の成立範囲等については諸外国によって法制が一致していないのが現状である。とりわけ、燃料油のような船舶航行のための「必需品」（necessaries）の供給については、英国など多くの国が先取特権を認めていない一方、米国や日本はこれを認めているため<sup>1</sup>、必需品供給者と船主との間で、管轄や準拠法を巡り大きな争いが世界中で頻発することとなる。

米国では、Federal Maritime Lien Act (FMLA) § 31342 が「船主又は船主から授権を受けた者の要請により船舶に必需品を供給した者は、…当該船舶に対して船舶先取特権を有する」旨定めている上、同 § 31341 が傭船者等は必需品を調達する権限を有するものと推定される旨の推定規定を設けるなど、必需品の供給者を手厚く保護しており、米国法は燃料油供給者にとって最も有利な準拠法であると言われている。そのため、燃料油供給業者が自らの約款に米国法を準拠法とする旨の米国法選択条項を挿入する例が数多くみられるが、中には米国と何らの関連性もないにもかかわらず、専ら FMLA による先取特権の成立を目的として米国法選択条項を規定する例も散見される。このような場合に、燃料油供給業者が FMLA による船舶先取特権の保護に値するか否かについては、米国法上争いがあるところであり、特に 2008 年の Trans-Tec 事件判決以後、活発に議論が交わされている。

著者は、このように燃料油供給契約中の米国法選択条項に基づき、FMLA の適用による船舶先取特権の成立を主張する燃料油供給業者によって当該船舶がわが国内で差し押さえられたという事件において、船舶所有者の代理人として活動しているが、昨年 11 月、当該事件に関連して一つの決定が水戸地方裁判所で下された。この決定は後述のとおり、船舶競売手続の執行停止を命ずるものにすぎず、船舶先取特権の準拠法や米国法の解釈に関する終局的な判断については、あくまでも本案訴訟（船舶先取特権不存在確認請求訴訟）の判断を待たなければなら

<sup>1</sup> 商法 842 条 6 号の「航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権」に該当すると解されている。



ない。しかしながら、本決定は、上記争点に関して極めて示唆に富む判示を含んでいる上、わが国における船舶競売手続の不備を浮き彫りにするものでもあるため、著者のコメントも交えながら紹介したい。

## 2. 本件の概要

### (1) 事実関係

汽船 X (以下、「本船」という。) は英領ヴァージン諸島法人の A (船舶所有者) が所有するパナマ船籍の貨物船であるが、同船は中国法人の B に定期傭船に出され、さらに B から韓国法人の C (再傭船者) に再定期傭船に出された。C は同船を再傭船している期間中に、同じく韓国法人の D (燃料油供給業者) との間で燃料油供給契約を締結し、本船がシンガポールに寄港した際、シンガポール法人である E を通じて本船に燃料油が給油された。

D が本件取引に先立ち C に交付したとされる同社の一般販売条件 “Standard Terms and Conditions” では、燃料油供給契約の準拠法について “The Agreement is subject to the USA Law” と米国法を選択する旨の条項 (米国法選択条項) が規定されていた。

D は燃料油を供給した後、C に対して代金約 24 万米ドルを請求したが、C はこれを支払わず、その後韓国において破産手続の開始を申請し、2012 年 12 月 7 日、韓国のソウル中央地方裁判所は破産手続の開始決定を行った。

### (2) 債権者による本船差押え

C の破産手続開始の直後である 2012 年 12 月 9 日、本船が茨城県鹿島港に寄港した際、D は、本船に対して上記燃料油代金債権を被担保債権とする船舶先取特権を有すると主張して本船を差し押さえ (船舶国籍証書の取上げ)、同月 14 日、水戸地方裁判所は、船舶競売手続開始の決定を行った。

### (3) 執行異議の申立て

A は直ちに上記船舶競売手続開始決定に対して執行異議を申し立てると同時に、民事執行法 117 条 1 項に基づく船舶競売手続取消の申立て及び保証の提供を行い、2012 年 12 月 18 日、本件船舶競売手続は配当等の手続を除き、取り消された (本船は差押えから解放された)。

上記執行異議において、A は、①船舶先取特権の準拠法は旗国法と被担保債権の準拠法の累積適用ではなく、法廷地法と被担保債権の準拠法、または被担保債権発生時の船舶の所在地法と被担保債権の準拠法の累積適用と解すべきである、②本件一般取引条件が本件取引前あるいはこれに近接して C に交付された直接的な証拠はなく、被担保債権の準拠法について米国法とする選択は存在しない、③仮に被担保債権の準拠法が米国法であるとしても、米国法上、外国の供給者が外国の港において外国籍の船舶に対して必要品を供給した場合は、FMLA に基づく先取特権は成立しない、④船舶先取特権の準拠法について法廷地法と被担保債権の準拠法の累積適用と解した場合、法廷地法たる日本法上、再定期傭船者は船舶賃借人に該当せず、商法 704 条 2 項が類推されるような事情も存在しない、こ



となどを理由に船舶先取特権の成立を争い、船舶競売開始決定の取り消しを求めた。

この執行異議の申立てに対し、2013年7月31日、水戸地方裁判所（民事第1部裁判官）は、①について、旗国法と被担保債権の準拠法が累積適用されるとし、②については、証拠（D代表者の陳述書）により本件一般取引条件が本件取引に先立ってDからCに交付されたことが認められるとし、③については、「相手方（筆者注：Dのこと）がこれと反対趣旨のアメリカ合衆国における裁判例を提出していることなどからすると、直ちにアメリカ合衆国法上、外国の供給者が外国の港において外国籍の船舶に対して必要品を供給した場合には船舶先取特権は成立しないと解されていると認めることはできないし、他にこれを認めるに足りる的確な証拠はないから、申立人（筆者注：Aのこと）の主張は失当である」として、本件執行異議の申立てを却下した（④については、法廷地法を採用しなかったため判断は示されなかった。）。

(4) 担保権不存在確認請求訴訟及び船舶競売手続の執行停止の仮処分申立て

Aによる執行異議の申立ては上記のとおり却下されたが、この場合Aがこれに対して上級裁判所に不服を申し立てる手段は、民事執行法上存在しない（後記「5. 船舶先取特権に基づく競売手続と民事執行法の不備」参照）。したがって、Aがなお船舶先取特権の成立を争うためには、配当期日が開かれるときは配当期日において異議を述べ、配当異議訴訟において担保権の不存在を主張することができるが、本件事案のように債権者が一人の場合は、配当期日を開かずに弁済金交付という簡易な手続によることが認められているため（民事執行法84条2項）、配当異議訴訟を提起することもできない。そのため、Aはやむを得ず、別途Dに対して船舶先取特権不存在確認請求訴訟（本案訴訟）を提起し、併せて強制執行停止の仮処分（保全事件）を申し立てた。

この保全事件において水戸地方裁判所（民事第2部による合議）は、後述のとおり、上記却下決定とは全く異なる判断を示し、船舶先取特権の成立を否定し、さらに執行停止の仮処分によって競売手続を停止すべき「保全の必要性」を認め、船舶競売手続停止の仮処分決定を行った。

(5) 本仮処分決定の概要

本仮処分決定は、まず船舶先取特権の準拠法について、①船舶先取特権が、航海継続の必要から生じた債権等につきその回収を確保するために法律に基づいて発生する担保物権であり、船舶が現実には運航している場所において登記や登録とは無関係に成立するものであること、②現実に債権が発生する国において船舶先取特権が認められていない場合、当該債権者は、取引関係に入るに当たり、船舶先取特権が成立することを通常期待しないはずであって、必ずしも明確性及び予測可能性を欠くものではない一方、当該債権者が通常期待しないにもかかわらず、船舶先取特権の保護を与えるのは相当でないこと、③物権の得喪に関して「原因となる事実が完成した当時におけるその目的物の所在地法による」旨定める通則法13条2項の明文との整合性を理由として、原因事実完成時の所在地法（及び被担保債権の準拠法の累積適用）によるべきであると判示した。本件では、前記のとおり燃料油の供給はシンガポールにおいてなされたが、シンガポール法では燃料油等の必要品の供給についてはMaritime Lienは成立しないと解されているため、その余について判



断するまでもなく、本件では船舶先取特権は成立しないと判断した。

また本決定は、本件事案の性質に鑑み、念のため被担保債権の準拠法の問題等についても検討するとした上で、本件燃料油供給契約の準拠法について米国法とする選択の存在及び有効性を認めたものの、後述の米国裁判例における判示の内容を詳細に検討し、「米国海事先取特権に関して、供給者、船籍、取引地等のあらゆる要素につき米国との関連性を欠く場合にまで、その成立を肯定する旨の解釈が確立しているとは解し難く、むしろ、少なくとも、準拠法として米国法を選択したこと以外の要素に関して、米国との関連性が存する場合でなければ、米国海事先取特権は成立しないものと解するのが相当である。」との解釈を示した。

さらに本決定は、本件のように配当手続ではなく弁済金交付の手続が予定されている場合、仮処分によって競売事件の手続を停止しなければ、弁済金交付の手続がなされてしまうが、その場合、先取特権の不存在を理由とする不当利得返還請求訴訟等は、管轄、送達、準拠法等の問題から相当程度時間を要することが予想されるだけでなく、その実現可能性にも疑義があること、弁済金の額が相当多額であり、Dの財務状況等によっては回収困難となる危険性があることから、本件仮処分によって本件競売事件の手続を停止することの必要性は否定し難いとして、保全の必要性を認めた。

### 3. 船舶先取特権の準拠法

#### (1) 学説の状況

船舶先取特権の成立の準拠法<sup>2</sup>については、我が国の学説上、次のような対立が見られる。

#### ア 物権準拠法と被担保債権準拠法の累積適用の有無

船舶先取特権の成立の準拠法に関する一つ目の大きな対立点は、船舶先取特権の成立の判断に当たって、物権の準拠法のみならず、被担保債権の準拠法も適用すべきかという、いわゆる累積適用の有無の問題である。この問題点については、船舶先取特権のような法定担保物権も物権であるところ、法の適用に関する通則法（以下「通則法」という。）13条（旧法例10条）に基づき、物権の準拠法のみによれば足りるとする見解と、法定担保物権は一定の債権を担保するために法律で特に認められた権利であり、被担保債権の準拠法がその成立を認めない場合には法定担保物権の成立を認める必要はないとして、物権の準拠法のみならず、被担保債権の準拠法によってもその成立が認められなければならないとする累積適用説とが対立しており、累積適用説が通説とされている。

#### イ 物権準拠法

船舶先取特権の成立の準拠法に関する二つ目の大きな対立点は、物権準拠法をいかに解するかであり、学説上、複数の見解が対立している。この点については、法に欠缺が

<sup>2</sup> 船舶先取特権の準拠法については、成立の準拠法の問題のほかに効力の準拠法の問題があるが、本論稿では言及しない。



あるため条理によって決するべきであるとする見解もあるが、多くの学説は、通則法 13 条の「所在地」の解釈の問題と捉えているようであり、主要な見解は次のとおりである。

i. 旗国法とする見解

船舶は頻繁に移動するものだから、所在地の確定が困難であり、現実の所在地との関連も偶発的、一時的なものにすぎないから、船舶の「所在地」を、観念的に登録地である旗国（船籍国）とする見解である。

この見解に対しては、船舶先取特権のような特殊な法定担保物権については、その成否が問題になるのは特定債権との結びつきにおいてであり、かつ、その債権に基づいて船舶が差し押さえられ、競売される場面であるから、船籍地を連結点とする実益に乏しいとの批判がある。

ii. 差押え時又は競売申立て時の現実所在地法（法廷地法）とする見解

この見解は、差押え時又は競売申立時の船舶の現実の所在地の法を準拠法とするものである。差押え時又は競売申立時の船舶の現実の所在地は、多くの場合、法廷地であることから、この見解は、法廷地法説とよばれる。

この見解に対しては、法廷地法漁りの問題があることや、船舶先取特権成立後の船舶の所在地を準拠法とし得るものであり、解釈上の問題があるとの批判がある。

iii. 原因事実完成時の現実所在地法（原因地法）とする見解

この見解は、通則法 13 条 2 項の文言どおり、権利の得喪の原因となる事実が完成した当時における目的物の所在地法を準拠法とするものである（以下、便宜上「原因地法説」とする。）。

この見解に対しては、明確性、安定性に欠けるとの批判がある。

(2) 法の適用に関する通則法の制定経緯

法の適用に関する通則の制定に際し、法制審議会では、物権の準拠法と被担保債権の準拠法との累積適用によることを明記すること、法定担保物権の効力については、その物の現実の所在地を準拠法とすることを明記することが検討された。さらに、上記のような明示はせず、物権準拠法については、法例 10 条に基づき物の所在地法を原則とするものの、「物権等について、法例 10 条 1 項又は 2 項の規定により適用すべき法律が属する法域よりも明らかに密接な関係を有する他の法域がある場合には、その法域の法律によるものとする。」旨の例外条項を設けることも検討された<sup>3</sup>。

しかし、法定担保物権について特別の準拠法規定を設けている立法例は諸外国においても見当たらないこと、例外規定を設けることは法定安定性や当事者の予見可能性を損なうおそれがあること、具体的妥当性は「所在地」の解釈によって図ることが可能であるとの見解も提示されたことなどから、結局、法例 10 条については、現代語化以外の特段の改

<sup>3</sup> 同じく例外条項を設けることが検討された不法行為については、通則法 20 条に例外条項が設けられている。



正がないまま通則法 13 条に引き継がれ、船舶先取特権を含む法定担保物権の準拠法については、解釈に委ねられることとなった<sup>4</sup>。そのため、船舶先取特権の準拠法については、立法的に解決されず、通則法施行後も従前の議論が存続している状況である。

### (3) 裁判例の概況

#### ア 通則法施行前の裁判例の概況

通則法施行前においては、従来、船舶先取特権の物権準拠法を旗国法とする裁判例が多く見られ（山口地柳井支部判昭和 42 年 6 月 26 日下民集 18 卷 5=6 号 711 頁、広島地呉支部判昭和 45 年 4 月 27 日下民集 21 卷 3=4 号 607 頁、秋田地決昭和 46 年 1 月 23 日下民集 22 卷 1=2 号 52 頁、東京地判昭和 51 年 1 月 29 日下民集 27 卷 1=4 号 23 頁、高松高決昭和 60 年 4 月 30 日判タ 561 号 150 頁、広島高決昭和 62 年 3 月 9 日判時 1233 号 83 頁等）、この見解が支配的なものとされていた。しかし、その後、法廷地法説を採用する裁判例（東京地決平成 3 年 8 月 19 日判時 1402 号 91 頁、東京地決平成 4 年 12 月 15 日判タ 811 号 229 頁）が現れ、裁判実務に一定の影響を及ぼした<sup>5</sup>。

#### イ 通則法施行後の裁判例の概況

通則法施行後に船舶先取特権の成立の準拠法について判断したものとして、いくつかの裁判例が報告されている<sup>6</sup>。それらは、いずれも公刊物未掲載であるが、①旗国法とするもの（大阪地決平成 20 年 3 月 31 日）、②法廷地法とするもの（横浜地決平成 19 年 6 月 4 日、福岡地決平成 20 年 9 月 8 日）、③原因地法とするもの（福岡地小倉支決平成 20 年 7 月 18 日、福岡高決平成 20 年 9 月 9 日）の各見解に分かれている。もっとも、いずれの裁判例も、結論において、船舶先取特権の成立を否定するという点では共通している。

### (4) 本決定

本決定は、船舶先取特権の準拠法について、物権準拠法と被担保債権準拠法を累積適用するのが相当であるとした上、①物権準拠法は、船舶先取特権が被担保債権の回収を確保するために法律に基づいて発生する担保物権であり、船舶が現実に運航している場所において登記や登録とは無関係に成立するものであること、②現実に債権が発生する国において船舶先取特権が認められているか否かにより船舶先取特権の成否を判断することが債権者の合理的予測に合致すること、③通則法 13 条 2 項の文言と整合することなどから、原因地法によるべきとした。また、旗国法説については、通則法 13 条 2 項の文言と整合せず、いわゆる便宜置籍船の問題から当該船舶と旗国との関係が密接とはいえないとしてこれを否定し、法廷地法説については、法廷地漁りの問題や、被担保債権成立後にたまたま船舶

<sup>4</sup> 法制審議会における議論の内容については、法制審議会国際私法（現代化関係）部会第 8 回及び第 18 回会議事録、小出邦夫『逐条解説・法の適用に関する通則法』（商事法務、2009）163 頁以下を参照。

<sup>5</sup> 裁判官の立場から法廷地法説に賛同するものとして、忠鉢孝史「船舶先取特権」山崎恒ほか『新・裁判実務体系 第 12 卷 民事執行法』（青林書院、2001）364 頁以下。

<sup>6</sup> 松井孝之ほか「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（2009）28 頁以下



が停泊していた国の法律が適用されるのは相当ではないことから、これも採用し難いものとした。

船舶先取特権の物権準拠法として、通則法 13 条 2 項により原因事実完成時の所在地法によると判断した裁判例としては、前記のように、福岡高裁判決、福岡地裁判決があるものの、公刊物に掲載されたものはないようであり、本決定は、その理由についても踏み込んだ判断をしたものであって、今後の実務においても参考となるものと思われる。

## (5) 若干の検討

### ア 累積適用の有無について

船舶先取特権を含む法定担保物権の成立については、物権準拠法のみならず、債権準拠法も検討されなければならないとする通説の立場は、担保物権は物権であるものの、特定の債権を担保することを目的とし、債権と密接に関連するものであり、債権そのものの効力とも理解できるというその本質を的確に捉えたものといえるだろう。

もっとも、この通説に対しては、物権準拠法において物権成立のために一定の債権が存在していることが必要とされている場合に、その債権の存否の判断のために債権準拠法を用いるのは当然であるとしても、それを超えて、債権準拠法において当該法定担保物権の成立が認められているか否かまで考慮するのは、通則法 13 条の解釈論として相当ではないとの批判がある。留置権についてのものではあるが、大判昭和 11 年 9 月 15 日法律新聞 4033 号 16 頁は、法定担保物権の成立の準拠法につき、被担保物権の成否につき債権の準拠法を用いるものの、留置権自体の成否については、目的物所在地法のみによれば足りることを前提とした判断をしており、上記批判と同様の立場をとっている。通説の立場は、もちろん十分な尊重に値するものであるが、上記のような批判・裁判例があることを踏まえると、解釈論上の疑問があることは否定できず、立法による明確化は、依然として検討されるべき事項であると思われる。

### イ 物権準拠法について

船舶先取特権の物権準拠法については、諸説が対立し、それぞれの見解に傾聴に値する点があるものの、通則法 13 条 2 項という明文規定がある以上、条文の解釈論としては、本決定と同様、被担保債権発生時の所在地法とするのが最も素直な解釈と言えるだろう。もちろん、公海上における場合など、船舶の現実の所在地が不明な場合に、いかにして「所在地」を決するかという問題が生じるが、明文規定では準拠法が必ずしも明らかでない場合に準拠法の判断に困難が伴うことは、船舶先取特権に固有の問題ではなく、被担保債権発生時の所在地法が確定的に判明している場合に、あえて通則法 13 条 2 項の文言に反して旗国法説や法廷地法説を採用する合理性を見出すことは困難ではなかろうか。従前は支配的見解とされてきた旗国法説も、本決定が指摘するように、いわゆる便宜置籍船の問題からして、現在では、もはやその正当性を失っているといわざるを得ないだろう。現行法の下での解釈論としては、公海上における場合など、通則法 13 条 2 項を適用することが困難な場合に、公海において船舶は旗国の排他的管轄に属するとする国連海洋法条約 92 条を参考とし、公海上においては、船舶は旗国の下に所在すると観念することや、通則法 13 条 2 項を適用できない以上、通則法 13 条 1 項により、差



押え時又は競売申立時の所在地法を準拠法とすることも考えられるところであり、その限度で物権準拠法を旗国法や法廷地法とする結論が現れることとならざるを得ないように思われる。

ここで英国及び米国におけるマリタイム・リーエンの準拠法をみると、英国では、Halcyon Isle 事件判決<sup>7</sup>により、マリタイム・リーエンの準拠法は法廷地法とされており、その背景には、マリタイム・リーエンを手続上の救済手段と理解する考え方があるとされている<sup>8</sup>。前述の東京地決平成3年8月19日判時1402号91頁及び東京地決平成4年12月15日判タ811号229頁は、船舶先取特権の準拠法を法廷地法とし、我が国の裁判実務に一定の影響を与えたものであるが、特に後者の決定は、船舶先取特権の手続的色彩に着目しているようであり、Halcyon Isle 事件判決の影響を強く受けたものと思われる<sup>9</sup>。ここで示された考え方は、船舶先取特権を手続上の救済手段と捉え、通則法13条が適用されないことを前提とするものと思われるが、そもそも国際私法による準拠法決定は必ずしも裁判を前提としないことからすると<sup>10</sup>、船舶先取特権の手続的色彩に着目することが多くの事例において適切であり得るとしても、実体法上の権利の有無を判断する際に通則法13条の適用を排除することには、疑問が残るところである。

他方、米国では、船舶所有者がマリタイム・リーエンの被担保債権の原因となる契約の当事者であるか否かによって準拠法の処理が分かれ、①契約当事者となっている場合は、当該契約で指定されている準拠法により、指定がなければ当該契約に最も密接に関連する国の法により、②契約当事者でない場合は、マリタイム・リーエンの成立にかかわる取引全体の諸事情を勘案して準拠法が決められ、これらは、端的に言えば、マリタイム・リーエンの成立に最も密接な関連を有する国の法を適用するものであると紹介されている<sup>11</sup>。

英国及び米国における船舶先取特権の準拠法の考え方には示唆に富む点があるが、前述のように、我が国の現行法の下では、これらをそのまま受け入れることには解釈上の問題が生じることになる。もっとも、通則法の制定経過において登場した、「所在地」との文言に規範性を認め、「所在地」の解釈によって具体的妥当性を図ろうとする見解は、船舶先取特権の成立に最も密接な関連を有する地を船舶の所在地と解する可能性を排除するものではないと思われ、これは米国法におけるマリタイム・リーエンの準拠法の処理と類似するものであると思われる。そして、このような見解からすれば、本件のように、船舶所有者が船舶先取特権の被担保債権の原因となる契約の当事者ではなく、船舶に対し燃料油のような必要品の供給がなされた場合は、その履行が行われた場所、すなわち原因事実完成時の船舶所在地が最も密接な関連を有する地になるだろうから、通則法13条2項を適用した場合と結論を同じくこととなる。このような意味でも、本件の

<sup>7</sup> Bankers Trust International Ltd. v. Todd Shipyards Corporation(The Halcyon Isle) [1981] A.C.221.

<sup>8</sup> 大西徳二郎ほか「米国および英国におけるマリタイム・リーエンの準拠法」修道34巻2号(2012)605頁以下

<sup>9</sup> 判例タイムズ811号229頁の解説参照

<sup>10</sup> 道垣内正人「海事国際私法」落合誠一ほか『海法体系』(商事法務、2003)677頁

<sup>11</sup> 森田博志「アメリカ抵触法におけるマリタイム・リーエンの準拠法の現状とわが国の国際私法における船舶先取特権の準拠法についての解釈論」海事法研究会誌123号(1994)1頁以下



ような事案において、通則法 13 条 2 項に従い、原因地法を準拠法とすることが正当化されるのでないだろうか。

いずれにせよ、船舶先取特権の準拠法については、立法による解決が望まれるところであるが、立法の在り方としては、船舶先取特権の法的性質という根本的部分から十分な議論・検討が行われる必要があると思われる。

#### 4. 米国法選択条項と FMLA の適用

##### (1) FMLA § 31342

本件におけるもう一つの主たる争点は、被担保債権の準拠法につき米国法とする当事者の選択があったとした場合、米国との関連性がいかに希薄であっても、FMLA による船舶先取特権が認められるか否かである。まずは FMLA の該当条文を確認したい。

##### § 31342. Establishing maritime liens

(a) Except as provided in subsection (b) of this section, a person providing necessities to a vessel on the order of the owner or a person authorized by the owner –

(1) has a maritime lien on the vessel;

(2) may bring a civil action in rem to enforce the lien; and

(3) is not required to allege or prove in the action that credit was given to the vessel.

(b) This section does not apply to a public vessel.

上記のとおり、FMLA はその文言上、先取特権の認められる供給者を米国人に限定してはいないし、必要品が米国内で供給されることも要求していないし、船舶が米国船籍であることも要求していない。条文上明確に規定されている例外は、この規定は公用船には適用されないとする FMLA § 31342(b) のみである。

##### (2) *Trans-Tec v. M/V Harmony Container* (2008 年) 以前

ところが、このように FMLA の文言上は、公用船には適用されないとする以外何らの制約もないものの、米国ではこれまで一般に、外国の供給者が外国の港において外国籍の船舶に必要な品を供給した場合は、FMLA による船舶先取特権は認められないと考えられてきた<sup>12</sup>。米国海事法に関する権威書ともいべき *Benedict on Admiralty* においても、次のとおり、この旨明確に述べられている。

*It should be noted that there is no maritime lien under the Maritime Lien Act, 46 U.S.C. § 31342, for a foreign supplier of goods and services to a foreign flag vessel in a foreign port.*

*(Benedict on Admiralty Volume 2 § 38 3-35)*

<sup>12</sup> *SWEDISH TELECOM RADIO v. M/V DISCOVERY I* 1990 AMC at 85 (S.D. Fla. 1989); *TRINIDAD FOUNDARY AND FABRICATING v. M/V KAS CAMILLIA* 1992 AMC at 2636 (11 Cir. 1992)



(3) *Trans-Tec v. M/V Harmony Container*

ところが、2008年3月11日、第9巡回区控訴審裁判所はこのような従来の解釈に相反する判断を示した。

(事案の概要)

マレーシア船籍の汽船“Harmony Container”は、台湾法人の海運業者に定期傭船に出され、北米及び南米と日本・中国・韓国間の海上運送に従事しており、特にカリフォルニアのロングビーチに定期的に寄港していた。台湾法人の傭船者はシンガポール法人のTrans-Tec Asiaと燃料油の供給契約を締結し、韓国の釜山で燃料油の供給がされた。燃料油供給契約締結に先立ち、Trans-Tec Asiaが傭船者にファックスした注文確認書には、当該契約はTrans-Tec Asiaの2000年1月3日付標準取引条件をすべて摂取する旨、また同標準取引条件の写しが必要であれば通知して欲しい旨記載されていたが、傭船者は写しの交付を求めなかった。

その後台湾の傭船者が破産したため、Trans-Tec Asiaが“Harmony Container”がロングビーチに寄港したら同船を差し押さえる旨警告したところ、同船の保険者が差押えを回避するため保証金を供託した。Trans-Tec Asiaは先取特権を主張してロサンゼルス連邦地裁に提訴したが、連邦地裁は、米国法は外国の港において外国籍の船舶に対して必要品を供給した業者に対する先取特権を認めていないとして、Trans-Tec Asia敗訴の判決を言い渡した。

(判決の内容及び理由)

上記地裁判決に対し、控訴審裁判所は、契約の成立に関してはマレーシア法が適用されるとした上で、①当事者が複数の連結点を有する取引の準拠法について米国法を選択し、かつ船舶が米国に航行していた場合は、米国法を選択を認めるのが合理的であるから、本件契約は標準取引条件の準拠法選択条項を有効に摂取したと解されること、②FMLAは米国の供給業者を念頭に置いていたかもしれないが、文言上は必要品を供給したいかなる者に対しても先取特権を定めていること、③海事法の本来的性質、当事者による米国法選択、及び船舶が定期的に米国内の港に入港し、カリフォルニアに入港した際対物訴訟の対象となったことに照らし、米国法の域外適用とはならないことを理由として、先取特権の成立を認めた。

(4) *Triton Marine Fuels v. M/V PACIFIC CIUKOTKA*

上記第9巡回区控訴審裁判所の判断は、2009年7月29日のTriton事件判決(第4巡回区控訴審裁判所)でも支持された。

(事案の概要)

パナマ法人のTriton Marine Fuels Ltd. (Triton)は、マルタ船籍(当時)の汽船“PACIFIC CHUKOTKA”の再傭船者であるEmerald Reefer Lines (ERL)との間で燃料油供給契約を締結し、ウクライナの港において同船に燃料油を供給した。上記燃料油供給の際の注文確認書には、準拠法についての米国法選択条項があった。その後ERLが燃料油の代



金を支払わなかったため、米国で対物訴訟が開始されたが、連邦地裁は、FMLA は原告 (Triton) に対して域外適用されず (“the FMLA is not to be applied extraterritorially to confer a maritime lien upon the plaintiff.”)、先取特権は認められないとして、Triton の “PACIFIC CHUKOTKA” に対する対物訴訟を却下した。

(判決の内容及び理由)

控訴審裁判所は、トランステック事件判決を引用し、当事者が当該取引の準拠法を米国内法とすることに合意したこと及び本件船舶が米国内の港に入港していることを理由に、注文確認書の米国内法選択条項を有効とした上で、① FMLA はその文言上、先取特権の成立を米国人に制限していないし、米国籍の船舶にも限定していないし、米国内の港における必要品の供給にも限定していないこと、②本件では、取引と米国との間に多数の連結 (再傭船者 ERL の営業本拠地及び本件契約の交渉地が米国内であること、本件燃料油の提供により米国内への入港及び貨物の荷揚げが可能となったこと、米国内法選択条項) があり、域外適用 (extraterritorial application) の問題は生じないことを理由として、先取特権の成立を認めた。

(5) まとめ

一つの巡回区控訴審裁判所の判断は、他の巡回区裁判所を拘束するものではないから、上記二つの判決により、米国における FMLA の解釈が確立したということとはできないが、このような判決が二つの巡回区の控訴審裁判所で相次いで下された以上、従来のように「外国の供給者が外国の港において外国籍の船舶に必要な品を供給した場合は、FMLA による船舶先取特権は認められない」と断言することは、もはや困難と言えるだろう。しかしながら、上記二つの判決が燃料油の取引と米国との関連性を全く要求していないかと言えば、決してそうではない。いずれの判決も、当該船舶が米国内に定期的に寄港し、米国で継続的にビジネスをしていた点や、注文主の営業本拠地や燃料油供給契約の交渉地が米国内にあることなどに言及するなど、FMLA の域外適用 (extraterritorial application) の問題について一定の配慮を示している。本来上記 3 つの要素 (船籍、供給者の国籍、供給地) について米国と全く関連がなければ、米国内法が準拠法になることは通常想定し得ず、それにもかかわらず米国内法が準拠法になるとすれば、当事者の選択による以外にない。Trans-Tec 事件判決及び Triton 事件判決は、当事者の選択によって渉外的事案に FMLA を適用することも、当事者の選択に加えて米国との一定の関連性があれば、許容されるとの解釈を示したものと考えられる。水戸地裁の本決定も同様の判断をしているが、極めて穏当な判断である。

また、カナダの連邦裁判所も、同様の理解を示している。カナダの連邦地方裁判所は、2010 年 3 月の WORLD FUEL SERVICES 事件判決<sup>13</sup>において、船主は再傭船者の燃料油供給契約の米国内法選択条項に拘束されないとの判断を示したが、仮に米国内法が適用されるとしても、米国における近時の判決によれば、FMLA による船舶先取特権が成立するためには、船主が関与していない米国内法選択条項以上の連結が必要であるとして、先取特権の

<sup>13</sup> WORLD FUEL SERVICES CORPORATION v. M/V NORDEMS 2010 FC 332



成立を否定した。

以上のとおり、燃料油供給契約に米国法選択条項がある場合に、FMLA による船舶先取特権がいかなる要件のもとで成立するのかについては、未だ米国における解釈が確立しているとは言い難いが、2008年、2009年に相次いで出された二つの連邦控訴審裁判所の判断により、大きな枠組みは示されたと言えるであろう。この論点については、米国法の問題なのでこれ以上の深入りは控えるが、今日では世界中の数多くの燃料油供給業者が自らの約款に米国法選択条項を挿入しており、今後も同様の争いが様々な地で起こることが予想されるため、米国の判例の動向に注目していきたい。

## 5. 船舶先取特権に基づく競売手続と民事執行法の不備

### (1) 船舶執行の開始要件

船舶の競売は、商法 842 条に定める先取特権の存在を証する文書が提出されることによって開始する（民事執行法 189 条、181 条 1 項 4 号）。先取特権の存在を証する文書として想定されるのは、基本的には、被担保債権についての契約書等である。このように、船舶競売手続の申立段階においては、競売によって不利益を被る船舶所有者に反論の機会を与えず、競売を申し立てる者から提出される一定の法定文書によって競売開始を決定できるものとし、実質的審理を省略して競売手続の迅速化が図られており、船舶所有者の救済は、後述する競売手続開始後の手続に委ねられている。

### (2) 船舶競売手続における船舶所有者の救済手続

前述のように、船舶競売手続においては、申立段階における実質的審理が省略されていることから、民事執行法 182 条は、船舶所有者に、担保権の不存在又は消滅という、実体上の理由に基づく執行異議の申立てを認めている<sup>14</sup>。

もっとも、執行異議の裁判に対しては、同法 12 条 1 項に定める場合（執行異議の申立てに理由があるものとして、執行裁判所の行う民事執行手続を取り消す決定等）を除き、執行抗告を行うことはできないとされているため、競売を申し立てる側は不服を申し立てることが可能であるが、船舶所有者には、不服申立手段が与えられていない。その上、同法 194 条は同法 35 条（請求異議の訴え）を準用していないことから、船舶所有者は請求異議の訴えを提起することはできず、第三者異議の訴えも、担保権の不存在又は消滅というの、目的物が責任財産に属するものであるのかに着目する第三者異議の異議事由にはならないとされ<sup>15</sup>、この手続によることもできない。

さらに、執行手続上の債権者が一人である場合には、配当期日が開かれず、弁済金交付手続によることとなる（同法 84 条 2 項）。船舶先取特権の実行の場面、特に本件のように、

<sup>14</sup> 民事執行法 182 条には「執行抗告又は執行異議」とあり、船舶競売手続開始決定に不服のある船舶所有者は、執行抗告を申し立てることもできるとも思えるが、民事執行法 10 条 1 項は、特別の定めがある場合に限り執行抗告をすることができると定めているところ、船舶を目的とする担保権の実行としての競売については執行抗告できるとの特別の定めはないから、船舶所有者の開始決定に対する不服申立方法は、執行抗告ではなく、執行異議によらなければならない。

<sup>15</sup> 香川保一ほか『注釈民事執行法（8）』（近藤崇晴）（きんざい、1995）265 頁



被担保債権の債務者と担保目的物である船舶の所有者が異なる場合では、競売手続における債権者は船舶先取特権を主張する競売申立人だけであることが多いだろうから、船舶所有者は、多くの場合、配当異議手続によることもできない。

このように、船舶先取特権に基づき船舶競売が申し立てられ、いったん競売開始決定が出されると、船舶競売手続において船舶所有者に与えられる救済手続は、執行異議手続のみであることは、決して珍しいことではない。しかしながら、執行異議手続は、執行裁判所による再度の考案としての実質を有するものであり、その性質上、別の裁判所によって判断が出される場合に比べて一般に船舶所有者に不利である上、前述のように、執行異議手続で言い分が認められなかったとしても、船舶所有者には上級審で争う手段がない。

### (3) 船舶競売手続以外での船舶所有者の救済

上記のように、船舶競売手続における船舶所有者の救済方法は、多くの場合において極めて限定されたものとなる。そこで船舶所有者が自らの権利を保全するための方法として、担保権不存在確認訴訟を提起し、併せて競売手続の停止の仮処分を申し立てることが考えられ、實際上、この手続によらざるを得なくなることも多いものと思われる。

この仮処分手続では、保証金が必要となることが通常であり、その保証金の額は、被担保債権額か船舶価格のいずれか低いほうの30%～80%程度とされるのが一般的であり、船舶所有者は、この手続によるとした場合には、かなりの負担を強いられることになる。その上、単に船舶の解放を求めるだけであれば、民事執行法117条の保証の提供による強制競売の手続の取消しによるほうが迅速であり、執行異議の判断が出るまでは、こちらの手続によるのが通常であると考えられる。したがって、競売手続の停止の仮処分が申し立てられる場面として想定されるのは、執行異議の判断が出る前に、ひとまず民事執行法117条所定の手続によって保証金を提供して船舶を解放してもらった後、執行異議の申立てが却下されてしまった場合だと考えられるが、このような場合には、執行異議が却下されている以上、船舶所有者の言い分には理由がないものと評価されやすくなり、仮処分手続における担保額も、高額なものとなりやすくなるだろう。

そのほか、執行手続終了後、即ち弁済金の交付がなされた後に、担保権が存在しないことを確認する判決を得て、弁済金につき不当利得返還を求めることも選択肢としてはあり得る。しかし、船舶先取特権を巡る紛争については、執行手続と後の不当利得返還訴訟との国際裁判管轄が異なったり、準拠法が異なったりすることが考えられ、関係当事者の所属する国も区々となることが多いだろうから、訴訟手続にも時間を要し、この方法は、多くの事例において、実効的な選択肢にはなり得ないだろう。

### (4) 民事執行法の不備

前述の競売手続における法制度は、所有者側の不服申立てを制限し、競売手続の迅速性を確保するものであるが、たとえば抵当権に基づく不動産競売事件などにおいて、不動産登記等の法定文書がある場合や、担保義務者と担保目的物の所有者が同一の場合には、担保物権を否定すべき事情に乏しく、所有者側の不服申立てはほとんど理由のないものであることが多いだろうから、十分な合理性を有するものといえるだろう。しかし、船舶先取特権のような法定担保物権、特に、本件のように、船舶所有者が被担保債権の原因となる



契約の当事者ではない場合では、このような限定された救済方法では、船舶所有者の権利保護を十分に図ることができず、問題があるといわざるを得ない。民法上、先取特権は、債権者の権利を保全するために債務者の財産から優先して債権回収をできるようにするものとされており、債務者以外の者の財産に先取特権が成立するというのは、極めて例外的な事象であるのであるから、船舶所有者が被担保債権の原因となる契約の当事者ではないような事例においては、船舶競売手続開始決定の判断が慎重になされることが期待される場所であるが、その時点では船舶所有者に意見を述べる機会はなく、事案の問題点を裁判所が十分に把握しないまま、開始決定が出されてしまうおそれがあることは否定できない。

法制度の在り方としては、本件と同様の利害関係にある事案においては、執行手続の中で、所有者が上級審等に争いをもち込める手続を設けることや、船舶先取特権の執行開始決定が、その実態として、船舶の仮差押えのような暫定的・保全的な手続としての性質を有するものとなってしまっていることは否定し難い以上、所有者に生じる損害を担保するため、申立人に担保提供義務を課す裁量権を裁判所に与えること、更には、船舶先取特権についての特別の執行制度を設けることなどが検討されるべきであろう。この点については、船舶のアレストに関する1999年の国際条約が、請求権主張者に担保を提供するよう命ずる権限を裁判所に与える旨規定していることが、一つの参考になるだろう。

## 6. むすびに

船舶先取特権の準拠法の問題は、公海上における船舶衝突の準拠法の問題などと同じく確立した学説・判例はなく、これまではケースバイケースで処理されてきた感が否めないが、大きく分けると、旗国法と被担保債権準拠法の累積適用説と法廷地法説が対立してきたと言えるだろう。本仮処分決定のように、物権準拠法と債権準拠法の累積適用とした場合の物権準拠法につき、原因事実完成時の所在地法とする見解は、近時同様の説を採用した裁判例があるものの、これまであまり一般的でなかったことは否めない。しかしながら、便宜置籍船が、普及を越えて、もはやスタンダードとなった今日において、船舶の所在地が船籍国にあると擬制するのは、あまりに実態とかけ離れている上、船舶の登記・登録とは無関係に発生する船舶先取特権の本来の性質とは相容れない考え方である。他方で、船舶先取特権の成否を差押時又は競売申立時の現実の船舶所在地の法(=法廷地法)によって判断するとすれば、船舶先取特権の原因事実たる事故の発生やサービスの提供後に、どの国に寄港したかによって船舶先取特権の成否が左右されることになるが、これは準拠法概念には馴染まないといわざるを得ない。これらの点を考慮すると、本仮処分決定が採用した原因事実完成時の所在地法説は、通則法の文言とも整合性がある上、船舶が現実には運航していた場所の法によって船舶先取特権の成否を規律することができることから、今後実務・学説の支持を集めていくのではないかと予想される。

ただし、上記見解ももちろん問題が全くないわけではない。公海上における船舶衝突や海難救助などの場合、原因事実完成時の所在地法説では一義的に準拠法を導き出すことはできないため、その限りでは、条理により解決せざるを得ない場面は確実に存在するし、船舶先取特権を生じさせる原因やその態様は多種多様であり、何をもって「原因たる事実が完成した」とするかは必ずしも明確ではない。これらの問題については、今後の事案の集積を待つほかないと



思われる。

本件については、船舶先取特権の不存在の確認を求める本案訴訟が水戸地方裁判所で係属中であり、裁判所の判断が待たれるが、場合によっては、さらに東京高裁、最高裁の判断が示される可能性もある。船舶先取特権の準拠法については、これまで最高裁の判断は示されていないし、高裁レベルの判断にしても、実務において最も先例的価値が高いとされる東京高裁の判断は公刊物上見当たらないことから、本件は船舶先取特権の準拠法に関するリーディング・ケースとなる可能性を秘めていると言えよう。

