

Gard Insight

バンカーの代金未払い：オーストラリアにおいて外国の船舶先取特権に関する船舶アレストが認められる

こちらは、英文記事「[Unpaid bunkers: Australia allows ship arrest for a foreign maritime lien](#)」(2015年10月2日付)の和訳です。

西オーストラリア連邦裁判所がアプローチを変更したことを受けて、外国法に基づく船舶先取特権を有する申立人がオーストラリアで船舶をアレストできる可能性が高まっています。



はじめに

OW Bunker 社(以下、OWB 社)の事案を扱った過去の Gard Insight¹および Gard Alert²では、バンカーの代金未払いを巡る諸問題に対処する方法が国際的に統一されていないことよって生じる問題に焦点を当てました。その一つが、船舶アレストの根拠となる船舶先取特権の取扱いです。オーストラリアではこれまで、その申立てがオーストラリアの実体法に基づく船舶先取特権を生じさせるものではない場合、その外国の船舶先取特権を船舶アレストにより行使できるかどうかが明確ではありませんでした。2015年9月11日、西オーストラリア連邦裁判所(以下、FCA)は、SAM HAWK 号事件(SAM HAWK [2015] FCA 1005)において、バンカーの代金未払いに関する申立てを理由とした船舶のアレストを認めるという画期的な判決を下しました。

事実関係

同船は、Egyptian Bulk Carriers 社(以下、EBC 社)が定期用船しており、同船へのバンカー補給は、EBC 社がその義務を負っていました。なお EBC 社には、船主を代理して必要船具に関する契約を結ぶことも、必要船具に関する船舶先取特権を同船に付すことも認められていませんでした。

EBC 社は、イスタンブールでバンカー補給を受ける契約を Reiter Petroleum 社(以下、RP 社)との間で締結しました。RP 社は、KPI Bridge Oil 社と取決めを交わし、Socar Marine 社がバンカーを供給することになりました。この供給契約は、カナダ法に準拠しており、同契約の定めるところによれば、米国法が船舶先取特権の存在を認めた場合には、RP 社が船舶に対する先取特権を有することになっていました。

同船の船主は、バンカーの供給や輸送に関する協議に関与しておらず、RP 社の役割を把握していませんでした。船主は、船主自身も同船もバンカーに対する支払責任を負うことを承諾しておらず、その責任は EBC 社が負うべきである旨を Socar Marine 社に伝えました。

2014年11月5日、RP 社は、バンカーの代金未払いに関する対物請求を申し立て、西オーストラリアのアルバニーにおいて同船をアレストしました。

アレスト取消しの申立て

船主は、このバンカーの供給がオーストラリア法に基づき認められる船舶先取特権ではなかった点を根拠として、管轄権の欠如を理由に令状を無効とするよう申し立てました。船主は、1981年の枢密院における Halycon Isle 事件(Halycon Isle [1981] AC 221)での(賛否両論のある)多数決による判決に依拠していました。この判決とは、船舶先取特権が存在するかどうかは、手続上の問題であるため、アレストが行われた場所の国内法に従って判断すべきであると判示したものです。

¹ Gard Insight「[OW Bunker bankruptcy and unpaid bunkers - a global dilemma](#)(OW Bunker 社の倒産とバンカー代金の不払い - 世界が直面するジレンマ)(英文のみ)」(2014年12月8日付)

² Gard Alert「[OW Bunkers - 船主による控訴が棄却される](#)」(2015年7月15日付)

RP 社は、EBC 社との契約に基づきカナダ法または米国法による船舶先取特権を有しており、それゆえに 1988 年オーストラリア海事法(以下、海事法)第 15 条に基づく船舶先取特権に関する法的手続を行うことができると主張しました。

1988 年オーストラリア海事法に基づく船舶先取特権

海事法の起草時、オーストラリア法制度改革委員会は、どのような船舶先取特権がオーストラリア法に基づき認められるべきかという疑義の解決を裁判所に委ねることとしました。したがって、第 15(2)条の文言は、次のとおり慎重なものとなっています。

第(1)項において言及する船舶先取特権には、次に関する先取特権を含む。

- 海難救助
- 船舶が与える損害
- 船舶の船長または乗組員の賃金
- 船長による支出額

FCR(連邦裁判所判例集)は、2006 年の GLOBAL PEACE 号事件(GLOBAL PEACE [2006] 154 FCR 439)において、第 15(2)条に列挙された船舶先取特権以外のもの(外国の船舶先取特権など)を認める余地が海事法に残されていることを同条の文言が意味していると指摘しました。そして 9 年後、SAM HAWK 号事件の判決が下ることになります。

判決

FCA は、海事法第 15 条の解釈上、管轄権が存在すると判断しました。先取特権は、船舶をアレストする場所の偶発的な選択とは無関係に行使されるものとの判断から、FCA は、Halycon Isle 事件を認めませんでした。この FCA の判断は、2000 年の John Pfeiffer Pty Ltd 対 Rogerson 事件(John Pfeiffer Pty Ltd v Rogerson [2000] 203 CLR 503)(以下、Pfeiffer 事件)において、当事者の権利・義務の存在、範囲または執行可能性に関する事項は、実体的な問題であって、手続上の問題ではないという判断を下したオーストラリア最高裁判の論理に従ったものです。

まとめ

本判決はオーストラリアの州裁判所および連邦裁判所に対して、大きな影響を与えるでしょう。本判決は、拘束力のある最高裁判所の判例ではありません。しかし本判決が、Pfeiffer 事件における実体的な問題と手続上の問題の区別に関する最高裁判所の判断を適用したものであることから、本判決の論理は、より一層強制力のあるものとなりました。OWB 社のシナリオを念頭に置けば、本判決が下されたことで、損害を被った供給業者によるオーストラリアでの船舶アレストが増加するかもしれません。周辺の他の法域(シンガポール、マレーシア、香港など)ではアレストが見込めないことが、その主な理由です。なお、その他のコモンロー法域の裁判所がこの SAM HAWK 号事件におけるアプローチを採用するかどうかについては、今後の展開を見守る必要があります。

この記事に関するご質問、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。

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。