

株式会社韓進海運の回生手続の進行

—韓進海運ケースにおいてアメリカのSTAY ORDERに対して

利害関係人から提起された争点を中心に—

弁護士 李政鉉（イ・ジョンヒョン）【法務法人広場】

I. はじめに

株式会社韓進海運（以下「韓進海運」）は、2016. 8. 31. 「債務者回生及び破産に関する法律」（以下「債務者回生法」）に基づき、ソウル中央地方法院破産部（以下「回生法院」）に回生手続開始の申立てをした。

回生法院は、2016. 8. 31. 申立当日保全命令を出して、2016. 9. 1. 回生手続開始決定をした¹。

このような回生法院の迅速な決定は、韓国で回生手続開始の決定がなければ外国の裁判所において韓国の回生手続を承認することが困難な点を考慮したものであり、外国の裁判所において韓国で開始された韓進海運に対する回生手続の承認及び支援処分²の決定（以下「Stay Order」）が迅速に進むようにすることで、外国の港に入港予定であった韓進海運の所有の船、国籍取得条件付きの裸用船（Bare Boat Charter with Hire Purchase, ‘BBC/HP’）、定期用船（Time Charter, ‘TC’）（以下「韓進海運の船」）に対する債権者側による抑留、差押え、競売の申立てなどの強制執行を禁止し、それによって、入港遅延や荷揚げ遅延などによる物流の混乱を防止するためであった。

韓進海運は回生手続開始決定と同時に、韓進海運の船が入港する予定であった外国の裁判所にStay orderの申立てをした。

日本では、申立当日である2016. 9. 5. に東京地方裁判所の承認決定²を受けた。中国の場合、中国の法律事務所にお問い合わせの結果、事実上韓国の回生手続を承認した前例がなく、韓進海運の場合も承認は難しいとの意見をもらい、申立自体を保留した。

韓進海運は最終的に、アメリカ、イギリス、日本、シンガポール、カナダ、オーストラリア、スペイン、フランス、ベルギーなど10ヶ国からStay Order決定を受けた。

特に、アメリカでは、他の国と異なり、債権者が参加する審問期日が数回にわたって開かれ、債権者側から議論の余地がある異議がいくつか提起された。

したがって、本報告では、韓進海運がアメリカのニュージャージー州の破産裁判所³（以下「アメリ

¹ 回生法院は債務者回生法に基づき、調査委員を選任し、韓進海運の継続企業価値（going concern value）と清算価値（liquidation value）を調べこれを回生法院に報告させたところ、調査委員の調査結果清算価値が継続企業価値を超えていたので、回生法院は2017. 2. 2. 韓進海運について回生手続を廃止する決定をした。廃止決定に対する抗告期間（2週間）の間抗告が提起されてなかったので、2017. 2. 16. 回生手続廃止決定が確定した。2017. 2. 17. 韓進海運に対して破産宣告がなされ破産管財人が選任された。

² 「債務者について大韓民国ソウル中央地方法院において平成28年9月1日に開始された大韓民国の債務者回生及び破産に関する法律における回生手続（同裁判所事件番号2016回合100211回生）を承認する。すべての債権者は、債務者の財産に対する強制執行、仮差押え又は仮処分の手続（ただし、第1項で承認の決定をした外国倒産手続において弁済が禁止されていない債権に基づくものを除く）をしてはならない。」

³ UNITED STATES BANKRUPTCY COURT DISTRICT OF NEW JERSEY

カ破産裁判所」) からStay Orderの決定を受けるまで債権者側から提起された主張について検討してみることにする。

II. アメリカ破産裁判所のStay Order決定を受けるまでの経過とアメリカ破産裁判所の決定内容

1. Stay Order決定までの経過

韓進海運は、2016. 9. 2. アメリカ破産裁判所に対してStay Orderの申立て及び迅速期日指定の申立て⁴をした。アメリカ破産裁判所は韓進海運の迅速期日指定の申立てを認め、2016. 9. 6. 韓進海運及び参加を希望するすべての債権者側が参加する審問期日 (Hearing Date) を開いた。

2016. 9. 6. に開かれた最初の審問期日において、債権者側から、船舶先取特権 (Maritime Lien) など、複雑な争点に関する異議が提起されたことにより、アメリカ破産裁判所は続行審問期日を指定すると同時に、2016. 9. 6. Interim Provisional Stay Order⁵ (韓進海運の船に対する支援処分を命じた。ただし、アメリカに入港した韓進海運の船は続行審問期日において新たな決定があるまでは出港することを禁ずる決定を含む。) を発令した。その後、2016. 9. 9. 続行審問期日が開かれ、同日アメリカ破産裁判所はProvisional Stay Order⁶を発令した。

アメリカ破産裁判所の2016. 9. 9. 日付のProvisional Stay Orderに対して、韓進海運の船にバンカーオイル(Bunker)を供給した債権者たち (以下 ‘Bunker Supplier’) は船舶先取特権を主張して、上記の破産裁判所の決定に対する異議申立て (Motion for Reconsideration of the Court’s Order dated September 9, 2016) を提起した。アメリカ破産裁判所は次の2. 項で検討する点を根拠に2016. 9. 20. Bunker Supplierの異議申立てを棄却する決定⁷をした。

その後、アメリカ破産裁判所は2016. 12. 13. 最終審問期日を開き、2016. 12. 14. Final Stay Order⁸を発令した。

2. アメリカ破産裁判所の決定内容

アメリカ破産裁判所はアメリカ連邦破産法第15章の普及主義及び債務者及び貨主等の利害関係人の利益保護の観点から韓進海運の船に対する船舶先取特権に基づき債権者側から提起された異議事由について、これを認めず、韓進海運の船に対する船舶先取特権の行使を禁止した。アメリカ破産裁判所の決定⁹の要旨は以下の通りである。

⁴ APPLICATION FOR ORDER SHORTENING TIME

⁵ INTERIM PROVISIONAL ORDER GRANTING RECOGNITION OF FOREIGN MAIN PROCEEDING AND CERTAIN RELATED RELIEF PURSUANT TO SECTIONS 362, 365, 1517, 1519, 1520, 1521, AND 105(A) OF BANKRUPTCY CODE

⁶ ORDER GRANTING PROVISIONAL RELIEF PURSUANT TO SECTIONS 362, 365(E), 1519, 1520, AND 105(A) OF BANKRUPTCY CODE PENDING HEARING ON PETITION FOR RECOGNITION AS A FOREIGN MAIN PROCEEDING

⁷ DECISION AND ORDER ON MARITIME LIENHOLDERS’ MOTION FOR RECONSIDERATION, 異議申立棄却決定に対してMaritime Lien Holdersは抗告裁判所(Third Circuit)に抗告を提起したが、抗告裁判所は管轄権なしを理由に抗告を却下した。

⁸ FINAL ORDER GRANTING RECOGNITION OF FOREIGN MAIN PROCEEDING AND CERTAIN RELATED RELIEF PURSUANT TO SECTIONS 362, 365(E), 1517, 1520, 1521, AND 105(A) OF BANKRUPTCY CODE

⁹ Stay Orderには理由が記載されておらず、2016. 9. 20. 日付の異議申立てに対する棄却決定(DECISION AND ORDER ON MARITIME LIENHOLDERS’ MOTION FOR RECONSIDERATION)に記載された理由から上記のとおり判断した。

ア. 普及主義的アプローチ

The fundamental question is whether the maritime lien rights available under United States law should be enforceable despite the issuance of the Stay Order in Korea (...). In light of the universalist approach under Chapter 15, a court must provide aid to the foreign main proceeding (here, Korea) absent plain language to the contrary or a vital public policy concern. Nothing in the Bankruptcy Code or in this country's vital public policy concerns would mandate that the Maritime Lienholders be permitted to enforce lien rights that were not enforceable under United States law when the Korean stay went into effect. To allow such enforcement would be to apply a "territorialism approach" to international insolvency in contradiction of Chapter 15's clear directive. To protect the interests of the Debtor's global rehabilitation and creditors as a whole, the Debtor's vessels had to be allowed to enter United States ports under the protection of the stay.

イ. 用船に対するStay Order発令の必要性

While it is true that the chartered vessels are not owned by the Debtor, the claims against these vessels are based in part upon liabilities of the Debtor. And, so long as these vessels are under charter by the Debtor, its property rights are impacted. In order to achieve the practical objective of moving cargo from the Debtor's vessels to intended destinations in the United States (and limit the harm to BCOs), it was necessary to extend the stay to vessels chartered by the Debtor. Also, there is supporting precedent from other jurisdictions, when faced with similar circumstances, that the stay should apply to all of the Debtor's vessels, owned and chartered. But, to be clear, once these vessels are no longer under charter by the Debtor, they will not be protected by the stay and the Maritime Lienholders would be able to enforce their liens against such vessels in the United States. The language of § 1522(a) makes clear that courts must weigh the interests of all parties, including other creditors and the debtor, in providing discretionary relief (...).

ウ. 韓国の手続における権利行使の可能性

It was apparent that the Debtor did not have the financial wherewithal to tender any immediate form of security to the Maritime Lienholders and was unwilling to do so due to the entry of the Stay Order in Korea. The Court was not inclined to allow the stalemate between the Debtor and the Maritime Lienholders to continue at the expense of the Debtor and its other creditors. As a whole, the Debtor's "foreign main proceeding" in Korea will be better off if the Debtor's vessels can promptly deliver their cargo. The Maritime Lienholders' claims against the vessels can be administered by the Court in Korea. There is nothing in the record that would indicate that the Korean Court will not provide due process to all parties.

III. 債権者側から提起された争点についての考察

1. 船舶先取特権の争点

ア. Bunker Supplierからの問題提起

Bunker Supplierは審問期日において、①アメリカの法律上、Bunker Supplierのバンカーオイル供給債権は船舶先取特権として認められ、韓進海運の船がアメリカの港に入港する場合、船舶抑留及び任意競売を通じて、船舶先取特権を行使することができる、②韓国の法律上、Bunker Supplierのバンカーオイル供給債権は船舶先取特権として認められず、債務者回生法上の担保権としても認められない。③アメリカの国内において、Bunker Supplierに対する適切な保護 (Adequate Protection) を与えるために、Stay Orderにおいてアメリカの港に入港する韓進海運の船に対するBunker Supplierの船舶先取特権の行使は除外すべきであると主張した。

イ. 船舶先取特権が認められる範囲に対する韓国法とアメリカ法との違いから発生する回生手続上の問題点

(1) 船舶先取特権の範囲

船舶先取特権は船舶そのものを擬人化させ被告とする英米法のaction in rem (対物訴訟) から由来したものである。韓国の商法では、第1順位として債権者の共同利益のための訴訟費用等の債権、第2順位として船員の雇用契約による債権等、第3順位として海難救助による救助料債権等、第4順位として船舶の衝突による債権等の限定された債権に対してのみを船舶先取特権が認められるので (商法第77条第1項)¹⁰、航海のために供給を受けたBunker Supplierのバンカーオイル供給債権には船舶先取特権は認められない。

一方、アメリカの法律では、船の必需品 (Necessaries) を供給した者は船舶先取特権を持つと定められており¹¹、船の航海のために供給を受けたバンカーオイル (Bunker) も必需品 (Necessaries) の中に含まれると解されるので¹²、アメリカの法律上Bunker Supplierのバンカーオイル供給債権には船舶先取特権が認められる。

(2) 回生手続における船舶先取特権¹³の取り扱い

債務者回生法は回生債権や、回生手続開始前の原因によって生じた債務者以外の者に対する財産上の請求権として回生手続開始当時債務者の財産上に存在する留置権・質権・抵当権・譲渡担保権・仮登記担保権・「動産・債権等の担保に関する法律」による担保権・伝貫権 (傳貫権) 又は、先取特権として担保されている範囲のものなどを、回生担保権として認めているので (債務者回生法第141条第1項)、韓進海運所有の韓国国籍の船 (以下「韓進海運所有の船」) に対して船舶先取特権を持っている債権者は回生手続において回生担保権者として扱われることになる。

¹⁰ 金仁顯、「船舶先取特権上の債務者と船積地の意味—2014年大法院判例を中心に—」、商事判例研究第28集第4巻、韓国商事判例学会、2015、507、508頁

¹¹ 46 U.S.C. section 31342

“... a person providing necessaries to a Vessel on the order of the owner or 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 an action that credit was given to the Vessel.”

¹² “Necessaries” is defined in CIMLA to include “repairs, supplies, towage, and the use of a dry dock or marine railway”. In addition, “necessaries” has been broadly interpreted under United States law to mean any goods or services that are useful to the vessel, keep her out of danger, and enable her to perform her particular function. Examples of valid “necessaries” include stevedoring services, pilotage services, provisions for crew and passengers, wharfage and dockage, towage, advertising and, of course, bunkers and lubricating oil.

¹³ 債務者回生法における回生担保権は債務者所有の財産に対してのみ認められるので、ここでは韓進海運所有の韓国国籍の船であることを前提とする。

(3) 問題の所在

韓進海運所有の船が国内にある場合、Bunker Supplierのバンカーオイル供給債権には船舶先取特権が認められないので¹⁴、船舶先取特権に基づく船舶競売の申立てによる債権回収は不可能であり、さらに「回生担保権者」としても保護されない。その反面、韓進海運所有の船がアメリカの港に入港する場合、アメリカの裁判所は法廷地法を適用する可能性が高く、その場合、Bunker Supplierのバンカーオイル供給債権には船舶先取特権が認められ、船舶を拘留し、競売の申立てによる債権回収が可能になる¹⁵。

この点から、アメリカでのStay Order獲得の過程において、Bunker Supplierから、韓進海運所有の船がアメリカに入港した後韓国に戻る場合、アメリカ法と同等の保護を受けることができないことを理由に、適切な保護（Adequate Protection）として韓進海運所有の船に対する船舶先取特権の行使をStay Orderから除外すべきであるとの主張されるようになったのである。

韓進海運所有の船にバンカーオイルを供給したことでアメリカ法律上船舶先取特権を持つことになったBunker Supplierとしては、韓進海運所有の船に対する船舶先取特権の行使を禁止する旨のStay Orderが発令されると、韓進海運所有の船が荷揚げを終えた後、Bunker Supplierに船舶先取特権を認めない韓国に戻る場合、韓国の回生手続では保護を受けることができないという問題が発生する。このようなBunker Supplierの主張は一応の妥当性があるように思える。

しかし、アメリカ破産裁判所が発令するStay Orderの内容から船舶先取特権の行使の禁止を除外すると、韓進海運所有の船は拘留（Arrest）を避けるためアメリカへの入港を諦めることが予想された。その場合、貨物の荷揚げが不可能になり、アメリカ内の貨主に莫大な損害が及ぶ恐れがあったので、アメリカ破産裁判所は、このような問題を踏まえて、Bunker Supplierの主張を認めなかった。

なお、アメリカ破産裁判所は、韓国の回生手続を尊重しており、韓国の回生手続においてもBunker Supplierの権利行使は十分保障されるという点も考慮していると説明している。

2. 所有権移転条件付き裸用船（BBC/HP）に関する争点

ア. Bunker Supplierからの問題提起

Bunker Supplierは2016. 9. 9発令されたProvisional Stay Orderに対して再審理を求める抗告を提起した。抗告理由として、船舶先取特権の争点とともに、「韓国の法律上、包括的禁止命令及び回生手続開始決定によって保護される範囲は、韓進海運所有の財産に限定されるが、Provisional Stay Orderは韓国の法律において認められる保護範囲よりも広い範囲（債務者の所有財産ではない船に対する船舶先取特権行使の禁止）でその効果を認めているので違法である」との主張を提起し、主張を裏付けるために、韓国の昌原地方法院が、韓進海運のBBC/HP船である韓進シャーマン号（Hanjin Xiaman、パナマ船籍）に対する船舶先取特権に基づく船舶任意競売を認容したことを資料として提出した。

¹⁴ 船舶先取特権を認めるか否かは船積地の法律に従うことになる（国際私法第60条）、韓国の法律上、Bunker Supplierのバンカーオイル供給債権には船舶先取特権が認められない。

¹⁵ 金暎住、「船舶先取特権の準拠法 - アメリカのTriton Marine Fuels, Ltd. v. M/V PACIFIC CHUKOTKA判決を中心に」、韓国海法学会誌第35巻第2号(2013)、170-171頁

‘アメリカの海商法上の準拠法の決定に関しては主に判例によって形成された一般海商法の原則に依拠しており、アメリカの裁判所は船舶先取特権及び抵当権に関する国際協約における基準やその他外国の法制における立場と違って、船舶先取特権の効力を広く認める傾向である’

イ. 昌原地方法院の判決文の要旨¹⁶

(1) 判決の経過

韓進海運はパナマ国籍のSPCとBBC/HP契約を締結し、SPCから韓進シャーモン号を裸用船した。韓進シャーモン号にバンカーオイルを供給した債権者は船籍国であるパナマの法律では船舶先取特権が認められると主張し、昌原地方法院に対して韓進シャーモン号の任意競売の申立てをした。昌原地方法院は2016. 10. 7. これを認めた。

韓進海運は競売開始決定に対して異議申立てをしたが、2016. 10. 17. 昌原地方法院はこれを棄却する決定をした。さらに、韓進海運から抗告が提起されたが、抗告審でも韓進海運の抗告は棄却された。

(2) 判決における争点

韓進海運は異議申立て及び抗告審において色々な主張をしたが、核心的な主張は、以下の通りであった。韓進シャーモン号に対して実質的な支配権を行使するものはパナマ国籍のSPCではなく韓進海運であるので、回生手続では韓進シャーモン号を韓進海運の所有としてみるべきであり、船舶先取特権は回生担保権としてみるべきである。したがって、船舶先取特権に基づく競売開始決定は、回生手続開始決定後の回生担保権に基づく強制執行にあたり禁止されるべきである。

これに対して裁判所は、‘BBC/HP船の場合、用船者である韓進海運は、用船期間が終了した後、約定した用船料等を支払うことで船舶の所有権を取得できる契約上の権利を取得するだけであり、特別の事情がない限りSPCに船舶を便宜置籍したという事情だけでは用船期間中の用船者に船舶の所有権があると解することはできない。したがって、用船契約期間が終了しない限り、船舶の所有者は第3者であるパナマ国籍のSPCである’と判断した。

ウ. 問題の所在

アメリカ破産裁判所のStay Orderは、韓進所有の船舶だけではなく、BBC/HP船に対しても差押禁止の効力が及ぶと認めている。

しかし韓進海運に対する主手続(Main Proceeding)が進行している韓国では、韓進海運のBBC/HP船が韓進海運の所有ではないことを理由に、Bunker Supplierの船舶先取特権の行使し、船舶抑留及び競売の申立てによるバンカーオイル供給債権の優先弁済を許している。それにもかかわらず、主手続への支援を内容としている承認援助手続(Ancillary Proceeding)が進行しているアメリカでは、Bunker Supplierの船舶先取特権の行使が禁止される。これは主手続よりも広い範囲の支援によって韓進海運を保護することであり、問題になる余地があるので、この点を指摘しているBunker Supplierの主張は一応妥当であるように思える。

金融リース契約に関する回生法院の実務は、リース物の所有権はリース会社に留保されており法的にはリース会社がリース物の所有者であるが、リース会社が回生手続において所有権者として取戻権を行使すると債務者の回生が不可能になる実体的危険性があることを考慮して、リース物の所有権の留保が実質的にリース債権に対する担保的機能をしているので、回生手続におけるリース会社に取戻権を認める代わりにリース債権を回生担保権として扱う運用をしている¹⁷。

過去の実務はBBC/HP契約に関して金融リースと同様にSPCの所有権が実質的に用船料債権に対

¹⁶ 金仁顯、「韓進海運の回生手続上の船舶抑留禁止命令(Stay Order)の範囲—韓国とシンガポールを中心に—」、商事判例研究第30集第1巻、韓国商事判例学会 参照

¹⁷ ソウル中央地方法院破産部実務研究会、回生事件実務(上)、第4版、博英社、2014、429頁

する担保的機能をしていることを理由にSPCの用船料債権を回生担保権として把握していた。しかし、回生担保権として認める場合、BBC/HP船はパナマなど便宜置籍国においてSPC名義で登録されているので、貸主団名義の抵当権が設定されている状態では韓国の回生手続に拘わらず現実的に抵当権が実行される危険があることを根拠に、現在の回生法院の実務は、株式会社SamsunLOGIXに対する回生手続開始決定(ソウル中央地方法院2009回24)があった時からBBC/HP船はSPCの所有であるとみて債務者回生法119条が適用される双方未履行双務契約であると解している¹⁸。

このような回生法院の実務が維持される限り、アメリカ破産裁判所のStay Orderと相反する昌原地方法院の判決と同じ内容の判決(BBC/HP船に対する差押え及び競売を認める判決)はこれからも出てくるしかないと考える。

3. 共益債権に関する争点

ア. 共益債権者からの問題提起

2016. 9. 9 Provisional Stay Orderが発令された後、Final Stay Orderの発令を待っている状況で、一部の共益債権を持っている主張する債権者たち(以下「共益債権者」)が、アメリカ破産裁判所に対して、アメリカの国内において共益債権に基づく訴えを提起するためにStay Orderから共益債権に基づく権利行使を除外(carve-out)することを求めた。債務者回生法上、共益債権は回生手続と関係なく随時弁済を受けることができ、共益債権に基づく訴え及び強制執行も認められるという点を根拠として主張した。

イ. 問題の所在

韓国の法律上、包括的禁止命令及び回生手続開始決定によって訴えの提起及び強制執行が禁止される債権は回生債権と回生担保権に限定されている。共益債権は随時弁済を受けることができ、一般の民事裁判所に共益債権の履行訴訟を提起することも可能であり、強制執行も可能である。このように、韓進海運に対する主手続(Main Proceeding)が進行している韓国では共益債権に対する訴えの提起及び強制執行が許されるにも関わらず、主手続に対する支援を内容としている承認援助手続(Ancillary Proceeding)が進行しているアメリカでは共益債権に基づく訴えの提起及び強制執行などの共益債権者の権利行使が禁止されるということは問題になる余地があり、この点を指摘する共益債権者の主張は一応の妥当性があると思える¹⁹。

韓進海運は、債務者回生法が共益債権について回生手続によらずに随時弁済を受けることができると定めているのは事実であるが、共益債権に基づく訴えの提起等の権利行使がすべての国家において可能であるという意味で定められているわけではないという点、またすべての共益債権は共益債権者間の衡平のために韓国の回生法院が主宰する一つの裁判所に帰属させる必要があるという点を反論理由として主張した。

アメリカ破産裁判所はFinal Stay Orderにおいて、共益債権の部分を特別に除外したりはしなかった。ただ、Stay Orderの効力はアメリカの領土的管轄内においてのみその効力が及ぶという点、Stay Orderが(i)共益債権であると主張されている債権が共益債権であるか否かに関する判断、(ii)共益債権であると主張されている債権に基づく訴えを提起する能力及び地位があるかに関する判断、(iii)共益債権であると主張されている債権に対して適切な管轄や法廷地であるかに関する判断として見做されるわけではないという点、また共益債権であるという主

¹⁸ 金昌俊、「韓進海運の倒産法的争点—共益債権、回生担保権、BBCHP、責任制限手続を中心に—」、2016年秋系学術発表会講演要旨集(Proceedings)、韓国海法学会、2016、21—22頁

¹⁹ ただし、債務者に対する支援処分が主手続国家の倒産法が認める保護範囲内に限定されるべきであるかについては別途検討する必要がある。

張とその権利に関する判断は留保されているという点を明確にした²⁰。

一方、Final Stay Orderが発令された後、韓進海運はアメリカ内の子会社である Total Terminals International LLC（以下「TTI」）の持分を売却し、その売却代金を韓国に送金しようとした。共益債権を主張する債権者側はアメリカ破産裁判所に対して、今後の共益債権に基づく訴えの提起及び共益債権に基づく強制執行などのために売却代金の韓国への送金を制限する内容の要請を提起した。これについてアメリカ破産裁判所は韓国の回生法院と Conference Callを進行した。韓国の回生法院はアメリカ破産裁判所に対して、アメリカの共益債権者の場合でも韓国の回生手続を利用する方が効果的であるという点など²¹を説明し、アメリカの破産裁判所は共益債権を主張する債権者側の主張を認容せず、TTIの売却代金の韓国へ送金を認めた。

韓進海運の回生手続では、他に共益債権であることを主張する債権者からアメリカの国内において訴えが提起されたり、強制執行が実行されたことはなかったが、実際にアメリカの国内において共益債権であることを主張し、訴えの提起して終局判決を得る場合、それに基づく強制執行を阻止する方法を現実的に想定することは難しいと考える。

IV. 終わり

韓進海運に対する調査委員の調査結果、清算価値が継続企業価値を超えていたので、これを理由に回生手続が廃止され、破産手続に移行したことについては名残惜しい面があるが、アメリカ破産裁判所のstay orderによって、韓進海運の船に対する債権者側の差押え及び競売申立て等の法的手続の防ぐことができた。これによって、アメリカの港に入港させ、貨物の荷揚げを終えたことで貨主等の利害関係人の損害を最小限にとどめることができたという点では、今回アメリカにおけるstay orderまでの過程にそれなりの意味があると思う。

そして、現在まで、アメリカ破産裁判所の実務では、韓進海運所有の船だけではなく国籍取得条件付きの裸用船等にも法的手続を禁止するなど、韓進海運に対して主手続が進行している韓国の債務者保護範囲より幅広い保護を与えている点は大きな励みになるところである。

しかし、このようなアメリカ破産裁判所の実務運用がいつまで続くかについては疑問の余地があり、

²⁰ provided, in each of paragraphs 5(a) through (h), such injunction shall be effective solely within the territorial jurisdiction of the United States; provided, further, that with respect to “public interest claims,” as such terms is defined in the DRBA (and sometimes also referred to as “common benefit claims”), nothing in this Order shall be deemed a determination regarding (i) the merits of such alleged claims; (ii) the ability or standing to prosecute such alleged claims; or (iii) the appropriate jurisdiction or forum for prosecuting such alleged claims. All rights with respect to any alleged “public interest claims” and/or “common benefit claims” are reserved.

²¹ 管理人は共益債権の弁済時期と額を考慮し資金を運用しなければならないが、共益債権の存在又は額に関して争いがある、これを解決するために訴えが提起された場合には、その訴えの決定によって支払う可能性がある債権に関する相当の資金を残しておく運用をしているという点、したがって、債務者回生法第180条第5項によって、債務者の財産が共益債権の総額を弁済するに足りないことが明らかになってからは、事業を継続するため裁判所の許可を得て借りた資金に関する債権を優先的に弁済し、その他の共益債権は、法律の規定に従って、優先権であっても、まだ弁済されていない債権を含めて案分弁済が行われるという点、これは共益債権に対する随時弁済が認めらると共益債権者間において公平な弁済が難しくなるからであるという点、韓進海運のケースでは、現段階では債務者の財産が共益債権の総額を弁済できる状態であるという点、共益債権を弁済できず破産手続に移行する場合、破産管財人が財団債権となった共益債権を弁済するために残余金を留保するので、回生手続から破産手続に移行するとしても公平な共益債権の弁済又は財団債権の弁済が行われるという点、共益債権者が世界の色々な国から多様な形態の訴えを提起する場合、その確定が難しく、訴訟費用などの額が追加的に発生するので、共益債権者に対する弁済はさらに遅延し、他の共益債権者にも被害が及ぶ恐れがあるという点、共益債権の確定手続はアメリカの裁判所と韓国の裁判所の両方とも可能であるが、一般的に韓国の回生法院の方がより簡単な手続で確定することができるので、韓国の回生法院に届け出ることがもっとも迅速な方法であり、回生法院で結論を出せなかった場合、できるだけ韓国の裁判所を利用する方がその他の手続も円滑に進むはずであるという点などを説明した。

実務が変更される場合、韓国の回生会社の回生に深刻な打撃を与える不利益が発生することになると考えている。