

# 海運会社の回生手続に対する外国裁判所の承認

金善京（キム・ソンギョン）\*

## I. はじめに

韓国の海運会社で、ばら積み貨物船（バルクキャリア、bulk carrier）社であるパンオシオン（panocean）は、2013. 6. 回生手続に入り債務調整をした後、M&Aによって構造調整に成功することで2015. 7. 回生手続を終結した。一方、貨物船（コンテナ船、Container Ship）社である韓進海運は2017. 9. 回生手続が開始されたが2017. 2. 破産した。両社は海運会社という共通点があったが、回生手続においては異なる結末を迎えた。その重要な原因は、事業の特性および回生手続開始初期の対応という側面、特に国際倒産承認援助手続の申立てにおいて大きな違いがあったと考えられる。

国際倒産が問題になる場合は、債務者の執行可能な財産が海外にあるときであるが、その意味では、営業のための主要資産が必ず海外にある海運会社の倒産は必然的に国際倒産の問題になる<sup>1</sup>。

## II. 海運会社の倒産手続において国際倒産承認の重要性

海運会社は保有する船で貨物を運送し、荷主からその代価を受け取って営業する会社であり、海運会社が保有している船は様々な国家から出港し貨物を運搬するので、様々な債権者が外国法を準拠法として海運会社の保有船舶に仮差押えなどの保全処分ないし差押え、競売などの強制処分をすることがありうる。その場合、当該海運会社の営業に莫大な支障をもたらされるということは十分に予想できる<sup>2</sup>。

しかし、海運会社が寄港する重要な国家の裁判所から回生手続（又は回生手続に関する裁判所の裁判）についての承認援助決定および支援処分（又は執行判決）を受けると、営業を継続するために必要な核心資産の一つである海外の船を債権者たちの強制執行から保護し、海外の債務者に対して係属している訴え又は仲裁手続の中止を求めることもでき、回生計画の実行のために必要な場合は外国裁判所の援助を受けることもできる。

結局、海運会社の構造調整の方策のうち、再建を前提にする回生手続において最も急を要することは外国の寄港地で海運会社が運航している船に対する保全処分又は強制執行手続が開始し抑留されないようにすることである。そのため海運会社としては回生手続の開始決定を受けると直ちに船が寄港する重要国家の裁判所から回生手続の効力を認めてもらうことが極めて重要である<sup>3</sup>。つまり、回生手続に対する外国の裁判所の承認は海外債権者が債務者の海外の財産に対する個別の執行を防ぎ、さらに外国において国内の海運会社に対する別途倒産手続が開始されない場合は、できるだけ海外債権者の権利も回生手続が開始された国家に集中させ、他の債権者と同一の権利変更ができるようにすることである。そしてこれは結果的に債務者の回生という目的を達成するためである。

特に、海運会社の場合には、会社と用船主との間で締結された用船契約など、会社の主な契約において会社の倒産（insolvency）をDefault又はCross-Default事由として定めることが多い。それでも、バルクキャリア社の場合は、ある用船主との用船契約にDefaultの宣言がなされても、特定の荷主との運送契約が不履行になるだけであり、他の船を用船することができれば代替運送が可能である。反

---

\* 法律事務所（有）YULCHON所属弁護士

<sup>1</sup> ソウル中央地方法院破産部実務研究会、回生事件実務（下）（第4版）、博英社、2014、319頁

<sup>2</sup> 林治龍、「国際倒産事件の実務上の問題」破産法研究（4）、博英社、2015、106頁

<sup>3</sup> 林治龍・前掲注（2）、106頁

面、海運同盟に加入されているコンテナ定期船社らは倒産（insolvency）状況になるか、ある用船主との用船契約がDefault宣言されると、海運同盟から強制脱退させられる危険があるだけでなく、貨物の運送が遅延されると当該定期船で貨物を運送しなければならない多数の荷主との運送契約に違反する結果になる。この場合、海運会社はその結果による金銭的な責任を負うことは期待し難く、事業廃止の危険を招かざるを得ない。

上記のような危険を最小化するための措置としてパンオシオンは回生手続に対する外国裁判所の承認決定を最大限に確保して船が抑留される危険を回避した。その反面、韓進海運は回生手続に対する外国裁判所の承認のための準備が少し遅れたと言われており、結果的に一部の船が抑留され物流の大きな乱れが生じた。相対的に、バルクキャリア社であるパンオシオンは回生手続に対して外国裁判所の承認が必要な国家が少なかったが、コンテナ船社である韓進海運は外国裁判所の承認が必要な国家が多く、特にコンテナ船の重要寄港地が属している中国裁判所の承認を得ることができなかったことなどが不利に働いたと思われる。

結局、事業的特性から考えると、コンテナ船社の場合、倒産（insolvency）およびそれによるDefault事由の発生が事業に与える影響は他より大きいのである。

### III. 外国倒産手続の承認に関する国際的努力

#### 1. 国際倒産に関するUN国際商取引法委員会のモデル法

UN国際商取引法委員会（United Nations Commission on International Trade Law. 以下「UNCITRAL」）は1997. 5. 国際倒産に対する各国の法制を統一するために国際倒産に関するUNCITRALモデル法（UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency. 以下「モデル法」）を制定した<sup>4</sup>。モデル法は適用対象になる外国の倒産手続を外国主手続（foreign main proceedings）と外国従手続（foreign non-main proceedings）に区別している。外国主手続とは債務者の主な利益の中心地がある国家から開始された倒産手続を意味する。倒産従手続とは外国主手続ではない倒産手続で、債務者が営業活動を営んでいる国家から開始された倒産手続を意味する。モデル法は主手続と従手続を区別しており、外国主手続に対して承認国の裁判所の承認決定がなされた場合、当該国家において係属中である個別の訴訟および強制執行を自動的に停止できる。また、債権者による強制執行および債務者による財産処分を禁止するなど強力な効果を与えている（モデル法第20条参考）。反面、外国従手続として承認決定がなされた場合、右のような自動停止効果は殆ど否定され、当事者の申立てによって裁判所の個別の決定があるときのみ右のような効果および援助処分が可能になると理解されている（モデル法第21条参考）。

因みに、ユーロップにおいても2000年「倒産手続に関する規定」（Council Regulation (EC) No 3436/2000 on Insolvency Proceeding. 以下「EU倒産規定」）を制定し、EU会員国の国際倒産に関する立法政策に適用される域内条約を設けた。EU倒産規定とモデル法が最も明確に区別される場所は、EU会員国のうちの一か所で管

---

<sup>4</sup> 因みにUNCITRAL事務局はモデル法と共に「モデル法の立法に関する指針」

（Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency）を公表し、この指針は2013. 12. に改正され「モデル法の立法および解釈に関する指針」（UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency with Guide to Enactment and Interpretation）として名称を変え、その内容も大幅に補完させた。

轄権ある裁判所が下した倒産開始決定は原則的に他のEU会員国においても自動的に承認されるというところである。

モデル法は主手続と従手続における外国倒産手続の承認による効果を区別している（モデル法第20条）。外国の倒産手続を主手続として承認する場合、(a)債務者の資産、権利、義務又は責任に関するすべての手続が中断され新しく手続を開始することはできない。(b)債務者の資産に対する執行が中止される。(c)債務者の資産に対する権利の譲渡を制限し、その他これを処分する権利は停止（suspend）される（同条第1項）。ただし、このような自動停止（automatic stay）の効果は承認する国家の倒産法や裁判所の命令などによって制限でき（同条第2項）、債権者が自分の権利を保全するために必要な限度において右の停止は適用されず（同条第3項）、債権者が手続を開始するために当該裁判所に申立てをする権利も制限されない（同条第4項）。外国倒産手続を従手続として承認する場合は、このような自動停止の効力は生じないので、モデル法第21条にしたがって当該裁判所に申立てをすることで裁判所の命令によって同じ効力を生じさせることができる。

モデル法は制定当時、各国の倒産法間に相当な違いがあることを考慮し、非拘束的な形態の合意方式を選択し、裁判所に高度な解釈の余地を留保した<sup>5</sup>。問題は、これによって、モデル法を採用している国家であるとしても各国の倒産法が介入する余地が生まれ、承認によって外国の倒産手続の代表者に認められる支援処分の範囲も、モデル法を採用した国家の裁判所の解釈に任されるようになったという点である。その結果、海運会社の営業において重要な比重を占めている用船の保護有無などに関する立場が各国の裁判所によって異なり、特に回生計画の認可による免責の効力やその他の回生手続開始決定以外の回生に関する裁判所の個別の決定が承認国の裁判所の承認対象になるかの問題などについて、モデル法の国家間でも統一された立場がないので、海外の多くの国に財産がある海運会社や多国的企業が倒産すると、様々な混乱が生じる<sup>6</sup>。

また、外国の倒産手続の承認を受け、その承認の効果として発生した訴訟手続の中止等の効力は外国の倒産手続が終結された後にも当然に維持されるものではないので、各国の法制を予め確認しておく必要がある。したがって外国倒産手続において計画案の承認等によって発生した免責の効力を外国にある債権者にも及ぼせるため、又は外国の倒産手続の終結後その間中止されていた訴訟手続が再開されることを防ぐためには、承認裁判所に対して追加的に支援処分の申立てをして、予めそれを受ける必要がある<sup>7</sup>。

モデル法に従って外国倒産手続の承認の申立てをした後には、承認された外国倒産手続に相当な変化が生じた場合、それを報告する義務があり（モデル法第18条）、この義務を疎かにする場合は承認が取り消される可能性もある<sup>8</sup>。

---

<sup>5</sup> Sandeep Gopalan / Michael Guihot, Recognition and Enforcement in Cross-Border Insolvency Law A Proposal for Judicial Gap-Filling Vanerbilt Journal of Transnational Law, 1234 (2015)

<sup>6</sup> UNCITRALはこれに関する問題点を認識して、2014年倒産関連裁判の承認および執行に関するモデル法（Model law on the recognition and enforcement of insolvency-related judgements）の試案を設け、その後も継続して検討・修正作業を進行している。

<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V15/O17/25/PDF/V1501725.pdf?OpenElement>を参考

<sup>7</sup> アメリカの裁判所はDAEWOO Logisticsに対する第15章手続において、「韓国の回生手続に対する承認を受けたとしても、他に永久停止等の支援処分の申立てをして、裁判所から命令を受けないと回生手続の終結後の債権者の差押処分には対抗できない」と判断した{In re Daewoo Logistics Corporation (Bankr. S.D. New York, 2011)}。

<sup>8</sup> アメリカ連邦破産法の第15章手続において報告義務を履行していないことを理由に債権者の申立てによって第15

## 2. モデル法を導入した国家とモデル法を導入してない国家における外国倒産手続の承認

現在UNCITRAL事務局において、モデル法を導入したと知らされている国家は韓国を含め42か国（44個の管轄権）である。しかし、モデル法を導入したとしても、各国における導入の形は異なる。韓国やアメリカのように自国の倒産法中の一部においてモデル法と類似の規定を置く場合もあり<sup>9</sup>、日本やイギリスのように別途の法律（日本はモデル法を基礎に2001. 4. 1. 「外国倒産処理手続の承認援助に関する法律」（以下「承認援助法」）、イギリスは2006. 4. 4. に2006年国際倒産規定（Cross-Border Insolvency Regulations 2006）（以下「CBIR」）を発効）を制定し、外国倒産手続を承認させる場合もある。アメリカ、イギリス、オーストラリア、ニュージーランド等のように、モデル法の殆どをそのまま受け入れた国もある。また、韓国、日本、南アフリカ共和国等のようにモデル法の主要規定を反映しなかったり、一部変形して反映した国もある。

モデル法を導入してないが、自国の法律で外国倒産手続の承認を認めている国もある。ドイツのように、個別的に外国倒産手続に関する裁判の承認を国内倒産法の一部として規定してモデル法のような支援方法（臨時支援等）を定めている国もある。また、香港のようにモデル法を採ってはいないが、自国法において認められている色んな支援方法<sup>10・11</sup>、又は普通法上の「付随的清算の法理（ancillary liquidation doctrine）」を通じて裁判所の命令で外国倒産手続を支援する国もある。フランス、ベルギー、ペルー等のように、国際私法や民事訴訟法の一部を適用して、外国判決の承認と近い承認および支援が受けられるように規定されている国もある<sup>12</sup>。

## 3. 韓国「債務者回生法」における外国倒産手続の承認

旧破産法、旧会社整理法、旧和議法はすべて属地主義の立場であったので、国内において開始された倒産手続の対外的な効力や外国において開始された倒産手続の対内的な効力は認められていなかった<sup>13</sup>。しかし、旧破産法、旧会社整理法、旧和議法を統合して2006. 4. 1. に発効した債務者回生法は、そのような属地主義の限界点を認識して、旧会社整理法第4条、旧破産法第3条を削除し普及主義に転換することで、国内倒産手続の対外的効力を認め、外

---

条手続が取り消された（dismiss）事例として、Kumkang Valve Co., Ltd. (Bankr. S.D. Tex. Apr 08, 2009)の事件がある。

<sup>9</sup> 韓国は債務者回生法第5編の国際倒産編において外国倒産手続の承認を規律しており、アメリカは連邦破産法第15条において外国倒産手続の承認を規律している。

<sup>10</sup> 香港の場合、臨時清算人の選任（appointment of provisional liquidators）およびこれを前提とした色んな支援方法を定めている。

<sup>11</sup> シンガポールの場合、モデル法を採択する前は必要であれば外国倒産手続の計画を支援するため並行手続の開始（[c]onvene a meeting of its creditors, for the purpose of considering, and if thought fit, approving, with or without modification, a scheme of arrangement pursuant to section 210(3) of the Companies Act (Cap. 50, 2006 Rev. Ed.) in support of the Applicant's rehabilitation plan）を前提に裁判所が必要な支援命令をする場合があった。

<sup>12</sup> Bruce Leonard ed, Getting the Deal Through, Restructuring and Insolvency 2017(2016)

<sup>13</sup> 旧破産法・旧会社整理法の下でも、属地主義に関する解釈が厳格に行われたわけではない。属地主義と関連して、韓国における整理手続の効力が及ぶ範囲は手続開始当時の韓国にある会社財産に限られるわけではないと解する見解があった（会社整理法（上）、韓国司法行政学会、1998、126頁）。旧会社整理法の下でも外国において韓国の倒産手続の効力を認めた事例がなかったわけではない。例えば、オンセ通信の場合、モデル法を導入する以前である2004年に、アメリカ連邦破産法第15章手続において、アメリカの債権者がオンセ通信を相手にアメリカで提起した訴えに対して永久中止(permanent injunction)を求め、当時の礼讓の法理(Principle of comity)に従って、連邦破産法第304条を根拠に裁判所の永久中止処分を受けた（*In re Petition of Kyu-Byung Hwan*, No. 03-17371(BRL) 参照）。

国倒産手続の対内的な効力を認めた<sup>14</sup>。ただし、これは外国倒産手続の効力を国内において別途の手続なしにそのまま認めることや、韓国の倒産手続の効力が外国において当然に認定されることなどを前提にしているものではないという点から「修正された普及主義」の立場であると理解されており、これはモデル法および日本の倒産法と同じ立場である。大法院も「債務者回生法上の『外国倒産手続の承認』は民事訴訟法第217条が規定している『外国判決の承認』と違って外国裁判所の『裁判』を承認するものではなく、当該『外国倒産手続』を承認するものであり、その法的効果は外国倒産手続が支援決定を受けられる適格を備えているかを確認するにとどまり、その承認によって外国倒産手続の効力が直接大韓民国の内で拡張されたり、国内において開始された倒産手続と同一の効力を持つことになるのではない」と判断している（大法院2010. 3. 25. ザ2009マ1600決定）。

このように債務者回生法は裁判所による裁量的支援決定制度を採っている。日本の承認援助法も外国倒産手続の承認決定自体に直接的な法的効果を与えてないという点では似ている。仮に、管理処分権の移転や包括執行的効力は承認援助法上の承認決定によって自動的に認められるものではなく、裁判所の援助手続のための前提になるだけである。モデル法は外国倒産手続を主手続として承認する場合、上記のように、承認の効果としてモデル法が規定している一定の包括的禁止効果を自動的に与えているという点で違いがある（モデル法は第20条と第21条で外国倒産手続の承認効力を定めている）。

#### 4. 韓国の海運会社の国際倒産承認に関する現況

2008年のグローバル金融危機以降、回生手続開始の申立てをした主要海運会社は以下の<表1>の通りである。この中でSamsun Logix、TPC Korea、DAEWOO Logistics、大韓海運、STXパンオション<sup>15</sup>と韓進海運が、国際倒産承認の申立てをした代表的な海運会社として挙げられている。

船社	回生手続 申立時期	主力船種	比較
Samsun Logix	2009. 2.	バルクキャリア	回生計画認可後財務構造改善により 2011. 5. 回生手続終結 <sup>16</sup>
TPC korea	2009. 7.	バルクキャリア	回生手続廃止
DAEWOO Logistics	2009. 7.	バルクキャリア	ブルーオーション企業債務安定1号PEF投資で 2011. 6. 回生手続終結
Serim Ocean shipping	2009. 7.	バルクキャリア	回生手続廃止
大韓海運	2011. 1.	バルクキャリア	2013. 3. 回生計画変更計画案の提出 2013. 9. SMグループに買収 2013. 11. 回生手続終結
ボンシン	2011. 3.	バルクキャリア	回生手続廃止
サンホ海運	2011. 4.	バルクキャリア	回生手続廃止

<sup>14</sup> ソウル中央地方法院破産部実務研究会、前掲注（1）、321-322頁

<sup>15</sup> STXパンオションは2014年1月社名を「パンオション」に変更したが、本稿では回生手続開始の申立時を規準に「STXパンオション」と表記する。

<sup>16</sup> Samsun Logixは、その後、海運業の不況が続き、2015年7月再度回生手続開始の申立てをして、2015. 8. 回生手続が開始され2016. 8. 回生計画案が認可された。そしてSMグループ（大韓海運）に買収された。裁判所は2016. 12. 8. Samsun Logixに対する回生手続の終結を決定した。

シーワイズライン	2011. 5.	バルクキャリア	回生手続廃止
ヤンヘ海運	2011. 6.	コンテナ船	回生手続廃止
ジョソン海運	2011. 7.	バルクキャリア	回生手続廃止
ドンゴン海運	2013. 2.	ケミカル船	回生手続廃止
バンヨン海運	2013. 4.	バルクキャリア	回生手続廃止
STXパンオシオン	2013. 6.	バルクキャリア	2015. 2. ハリムグループ-JKLの コンソーシアムで買収決定
ティシティーマ リタイム	2014. 11.	バルクキャリア	回生手続取下後破産
DAEBO internat ional shipping	2015. 2.	バルクキャリア	2015. 12. 回生計画案認可 2016. 10. 回生手続終結
チョンミョン海運	2016. 4.	バルクキャリア	2016. 9. 回生計画案認可
韓進海運	2016. 8.	コンテナ船	2017. 2. 回生手続廃止、破産手続進行中

\* 出所：大法院の「私の事件検索」およびメディアの報道資料を通じて確認、纏めたもの

Samsun Logixの場合、モデル法を採っているイギリス、アメリカ、オーストラリアにおいて承認を受けた。また、モデル法を採っていないベルギー、シンガポール（現在はモデル法採択）等からも回生手続の承認を受けて、係属中の裁判、仲裁手続の中止命令と共に船に対する差押手続の中止命令をもらった。

大韓海運はモデル法を採ったアメリカ、イギリス、オーストラリア、カナダ、日本、ニュージーランド、南アフリカ共和国（大韓海運が南アフリカ共和国から受けた承認はクワズール・ナタル（KwaZulu-Natal）州に限定されたものであった）とモデル法を採っていないスペイン、ベルギー、シンガポール（現在はモデル法採択）において韓国の回生手続に対する承認を受けた。STXパンオシオンもモデル法を採っているアメリカ、イギリス、オーストラリア、カナダ、日本、メキシコ、ニュージーランド、フィリピン、南アフリカ共和国とモデル法を採っていないベルギー、シンガポール（現在はモデル法採択）において韓国の回生手続に対する承認決定を受けた。そして、大韓海運とSTXパンオシオンはともに、シンガポールには韓国の回生手続の回生計画案を提出して、必要な場合シンガポール内の債権者たちのための債務調整合意（scheme of arrangement）を進行することを前提にシンガポール内においてのすべての訴訟、保全処分および執行手続の中止を命ずる裁判所の決定を受けた。

#### IV. 外国裁判所に対して回生手続の承認援助の申立てをする際の考慮事項

##### 1. 用船の保護範囲

本稿のテーマである海運会社に関して考えてみると、用船（特に債務者や債務者支配の子会社などではない船主がある定期用船（time charter））<sup>17</sup>も外国倒産手続の承認決定によ

<sup>17</sup> 韓国の商法において用船は航海用船（voyage charter）、定期用船（time charter）、船体用船（bareboat charter）に分類される。航海用船とは、特定な航海をする目的で、船舶所有者が用船者に、船員が乗務し航海装備が備えられている船の全部又は一部を、物の運送に提供することを約し、用船者がこれに関して運賃を支払う場合（商法第827条）、定期用船とは、船舶所有者が用船者に、船員が乗務し航海装備が備えられている船を、一定な期間の間航海に使用されることを約し、用船者がこれに対して期間で定めた用船料を支払う場合（商法第842条）、船体用船とは、用船者の管理・支配の下で船を運航する目的で、船舶所有者が用船者に船を提供することを約し、用船者がこれによる用船料を支払う場合（商法第847条）を意味する。海運会社は私船以外にも用船を使う場合が多いが、その中で船体用船は主に船を建造するための金融を調達する過程で特別目

って債務者の財産として保護されるのが問題になる。用船を債務者の所有ではないという理由で回生手続の保護の外に置く場合、回生手続の禁止命令が及ばない海外において債権者が用船に対する権利を行使すると、船舶運航の乱れ、運送遅延による責任、および停泊費などの追加費用が発生し、たった一日であっても莫大な損害が生じる。これを避けるために債務者は裁判所の許可を受け担保を提供し債権者の同意を得て(仮)差押えを解除するか、回生債権を早期弁済せざるを得なくなるので、一部の回生債権者が事実上優先弁済を受ける結果となり、回生手続において重要な要素である債権者の平等が損なわれる。そして、債務者の資金が不足している場合は回生自体が難しくなる可能性がある。

債務者の所有ではない用船に対して債権者が権利行使できる理由は、(i)船舶の場合、各国で船舶優先特権 (maritime lien) が認められているので、船舶が債務者の所有ではないとしても船舶の航行と直接関連して発生する油類債権などの場合は船舶の執行を通じて優先弁済を受ける権利が認められるし、(ii)場合によっては用船であっても運用する海運会社の名称を使用する慣行があったり、船舶金融等の理由で船主ではない子会社が船主として登録されたりすることが多いので、権利関係の詳細な疎明がなくても債務者と関係しているようであれば一旦(仮)差押えを認めた上で、船主が異議手続を通じて債務者ではないということ疎明すると差押手続を解除する国もあるからである。したがって、債務者に対する一般債権を保有している債権者は私船/用船を問わず差押えが可能であり、船舶優先特権が認められていない債務者に対する一般債権を保有している債権者であるとして債務者の私船はもちろん、用船も(仮)差押えできる場合がある。

韓国の場合、回生手続が進行している国内において、所有権取得条件付き裸用船契約 (Bare Boat Charter Hire Purchase, 以下「BBCHP」) は、双方未履行双務契約と解され、船は会計的には債務者の所有であるが法律的には債務者の所有ではないものと解される<sup>18</sup>。BBCHPではない用船の場合、用船契約は双方未履行双務契約と解されるが、船は債務者所有の財産ではないと解されるので船舶優先特権を根拠として差押えができる。船舶リースの場合にも当該船舶は債務者所有の財産ではなく、船舶リースが金融リース (ファイナンスリース) である場合、施設貸与者 (lessor) の権利は回生担保権として、運用リース (オペレーティングリース) の場合は用船契約と同じく双方未履行双務契約として解される。

このような韓国回生法院の立場と違って、アメリカの連邦破産裁判所は、海運会社に対する外国倒産手続を承認する過程において、一貫して用船も自動停止 (automatic stay) の保護範囲に入るという立場を採っており、リースされた船であるとしても別に解されない<sup>19</sup>。

---

の会社 (Special Purpose Company, SPC) を設立し、特別目的会社名義で船を所有しながら海運会社が船体用船をする構造 (BBCHP) を採る場合に発生する。定期用船は海運会社と独立した第3の船主との定期用船契約が締結され海運会社に必要な船を調達する方法で使われる。韓国の海運会社の場合、政府の政策による負債保有比率の調整によって船舶金融を通じた私船の保有が難しくなり、私船は売却し、相当な部分を定期用船に代替させ、定期用船を運用する比率が高くなった。その結果、回生手続において用船の運航を保護し、回生計画の中で (特に用船料が市場価格より高く策定された) 用船契約の処理方法を定めることが、企業の継続価値を決めるためにもとても重要な要素になった。その他にも船の買取費用を調達するために、船を買い取り、リース会社の名義にして、海運会社がリース料を出す構造を採る場合もあるが、金融リースか、運用リースかによって、韓国債務者回生法における扱いが違ってくる。

<sup>18</sup> 回生手続におけるBBCHPの扱いについては、鄭錫鍾、「回生手続における船舶金融に対する扱い：BBCHPを中心に」倒産法研究第2巻第2号、2011、23頁以下参照。

<sup>19</sup> アメリカ連邦破産裁判所 (S. D. N. Y. Bankr. Ct) は、2013年当時STXパナオシヨンの回生手続の承認の申立て直後、弁論の前に臨時支援命令 (Order Granting Provisional Relief Pending Hearing) を下す際に

「The commencement or continuation of any action or proceeding in the United States against the Company or any of its assets within the territorial jurisdiction of the United States (whether owned, leased, chartered or operated) or proceeds thereof as defined in 11 U.S.C. § 1502(8) (“Assets”),

## 2. 回生手続開始決定の前の韓国の回生手続の承認申立ての可能性

外国の裁判所に韓国の回生手続の承認の申立てをする場合、その時期は債務者に対する回生手続が開始され管理人が選任された後だった。しかし、海運会社、特にコンテナ船社の場合、訴えによってその当否を争う時間的余裕がない状況で回生手続開始の申立てをしていることが債権者に知らされると各国の寄港地の船に対する(仮)差押え等が行われ、その営業に著しい支障が生じることは明白である。したがって、回生手続開始決定の前に回生手続の承認ないしそれと類似の効果を得られる制度的方法が承認の申立てをする国にあるかを予め確認する必要がある。

アメリカの場合、第一中央汽船事例において、日本の民事再生手続に対する承認の前に臨時禁止命令を下したことがある。第一中央汽船は2015. 9. 29. 日本で民事再生手続開始の申立てをした後、直ちにアメリカの資産の保全のために、アメリカニューヨーク州南部地方裁判所に連邦破産法第15章による民事再生手続の承認の申立てをし、同日、臨時禁止命令を受けた。当該臨時禁止命令によって、アメリカに所在していた第一中央汽船の船から始め、すべての資産および同社が賃貸・管理していた船の全体に対する判決の執行、差押え、担保の設定、譲渡等の処分が禁止される効果が認められた。東京地方裁判所は2015. 10. 5. 第一中央汽船および関係会社に対する民事再生手続開始の決定をした。

同じく、日本の承認援助法第17条第2項は「前項の申立て（外国倒産処理手続の承認の申立て）は、当該外国倒産処理手続について、破産手続開始の決定、再生手続開始の決定、更生手続開始の決定又は特別清算開始の命令に相当する判断がされる前であっても、することができる。」と定めており、当該規定によると、韓国において回生手続開始の申立てがあれば、開始決定がなされる前にも日本において承認の申立てをすることができると考えられる。

アメリカや日本の場合と違って、モデル法では承認の要件として裁判所の倒産手続開始決定文又は倒産手続が開始され進行中であるという事実を確認できる裁判所の書類を要求している。この点を鑑みると、韓国において回生手続開始の決定がある前に外国の裁判所が韓国の回生手続を承認することは難しいと考えられる。ただ、韓国の回生手続がすぐ開始されるということを十分に疎明し、韓国の回生手続の開始を条件にその手続の承認を求め、同時に臨時の支援を求める場合は、理論上臨時支援を受けることが可能になる余地がある。韓国の回生手続開始の申立ての後、裁判所の開始決定までの時間的な空白が発生し、船が差押えされる可能性があるなら、少なくともモデル法上の承認の申立ての際に、裁判所に対して臨時の支援要請ができる可能性がある国において、これを試みることも考えられる。

---

should be enjoined.」と判断して、当時債務者の用船をアメリカ承認手続の保護範囲に入れた。2015年には、D AEBO internationalの回生手続に対する承認申立手続においても、臨時禁止命令の際に「[a]11 persons and entities are enjoined from: a) securing or executing against any asset or property of the Company or taking any actions to undertake the enforcement in the United States of any judicial, quasijudicial, administrative or regulatory judgment, assessment or order or arbitration award against Petitioner (in his capacity as foreign representative of the Company), **the Company or its property, whether owned, chartered or leased or the proceeds thereof** within the territorial jurisdiction of the United States as further defined in 11 U.S.C. § 1502(8)」と判断し、同じく用船とリース船をアメリカ承認手続の保護範囲に入れた。

### 3. 回生手続が開始された場合に外国において係属中である国際仲裁手続も中断されるか。

例えば、韓国で回生手続が開始された場合、外国において債務者に対して係属している国際仲裁手続も中断されるかについて、まだ国際的に実務が確立されているとは言い難い<sup>20</sup>。上記で説明したようにモデル法を制定したUNCITRALの立場は外国の倒産手続の承認がある場合その国で債務者を相手に係属中の訴訟はもちろん仲裁も中断されるということである<sup>21</sup>。すべての国がこのような立場に立つかはわからないが、少なくともアメリカ、イギリス、フランスの場合、外国の倒産手続の承認がある場合その国において係属中である仲裁手続は中断されると思われる。ドイツとスイスの場合、外国の倒産手続の承認があっても中断されるのは訴訟に限られ、仲裁は含まれないという見解が支配的なものであるように見える<sup>22</sup>。しかし、モデル法を導入してモデル法を守る国であるとしても当事者の申立てによって個別的に中断された手続の再開を禁止するわけではないので、当該裁判所は妥当であると判断した場合は仲裁手続が続けることを認めることができる。

これに関して、イギリスでは、仮に韓国においてすでに調査確定裁判が係属中であつたり、引いては調査確定裁判が確定したとしても、債権者がイギリスで仲裁手続を進行する他の実益（STXパンオシヨンのケースでイギリス裁判所は、債務者にも反対債権があるので仲裁手続で反訴を提起する可能性があり、STXパンオシヨンに対する回生手続が終結されると仲裁によって確定された債権の取り立てが行われる可能性もあることを述べている）がある場合を挙げて仲裁の進行を認めたケースがあつた。

一方、アメリカの場合、核心手続（core proceeding）と非核心手続（non-core proceeding）を区別してその扱いを異にしている。ここで核心手続とは、債務者と債権者との関係に重大な影響を及ぼす請求に関する手続（28 U. S. C. A. § 157(b)(2)）を意味し、この場合、裁判所は仲裁手続の係属を認めることがアメリカ連邦破産法の目的に反しないかを考慮し、その可否を決定している。反面、非核心手続とは債務者の資産に影響は及ぶが、その影響が破産法によるのではない場合を意味し、この場合、裁判所は概ね仲裁手続の係属を断ることができないと解される<sup>23</sup>。外国倒産手続の承認に関する第15章手続の事例ではないが、アメリカ裁判所は、連邦破産法が達成しようとする目的に本質的に反しないことを理由に、仲裁が係属できるよう自動停止の解除を認めた事例がある<sup>24</sup>。したがって、韓国において調査確定裁判によって債権者の権利関係が確定されなければならない不可避の事由がある場合でない限り、仲裁手続の進行を認める可能性があると考えられる。

## V. 終わりに

本稿は、海運会社の構造調整および回生に関与した経験を基に、様々な海運会社の回生事件において利用された各国裁判所の国際倒産の承認事例と基準、外国裁判所が韓国の回生手続を承認するにあたって考慮すべき事項などを整理したものである。まだ「国際倒産の承認」というテーマはモデル法および関連法令の解析基準や各国の先例が少ないので確立された各国の裁判所の立場や実務を確認する

<sup>20</sup> 林治龍、破産法研究（4）、博英社、2006、108頁

<sup>21</sup> UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency with Guide to Enactment and Interpretation, para 180

<sup>22</sup> Simon Vorburger, International Arbitration and Cross-Border Insolvency Comparative Perspectives, Kluwer Law International, p.181以下参照

<sup>23</sup> George L. Blum, J.D., Arbitration of Disputes in Bankruptcy Core Proceedings, American Law Reports, ALR Federal 2d参照

<sup>24</sup> 例えば、*In re Bill Heard Enterprises, Inc.*, 400 B.R. 806, 51 Bankr. Ct. Dec. (CRR) 53, 63 A.L.R. Fed. 2d 685 (Bankr. N.D. Ala. 2009).

ことは容易ではない。その分、議論すべきテーマや争点も多いということを確認することができた。ただ、確かなことは、普及主義を志向するという国際倒産法の主要な傾向が各国に反映されつつあるということである。