

解 説

早稲田大学海法研究所外国海法研究会

## 中国における船舶差押に関する法制度

雨宮 正啓 (弁護士)  
李 剛 (中国弁護士)  
方 懿 (元上海海事法院法官)

### 第一 はじめに

### 第二 船舶差押制度の沿革

1. 中国建国から海事訴訟特別手続法制定までの船舶差押制度
2. 海商法および海事訴訟特別手続法の下での船舶差押制度

### 第三 船舶差押制度の概要

1. 船舶差押の裁判管轄
2. 船舶差押が認められる海事請求
3. 差押え対象の船舶
4. 船舶の二重差押
5. 船舶差押の方式

### 第四 船舶差押に関する法的手続

1. 船舶差押の申立て
2. 被請求者の確認
3. 海事請求者による担保（逆担保）の提供
4. 船舶差押の申立てに対する審査
5. 船舶差押の執行
6. 船舶差押からの解放
7. 不当な船舶差押

### 第五 おわりに

### 第一 はじめに

船舶の差押えについて、各国の制度は様々であるが、日本では、債権保全としての船舶の仮差押えおよび強制執行または担保権実行としての船舶の差押えが認められている。

中国においても同様に船舶の差押えが認められるが、日本とは異なり、船舶の差押えについては、「海事訴訟特別手続法」という特別法が制定されており、一審について管轄権を有している裁判所も通常の法院ではなく、海事法院である。

「海事訴訟特別手続法」については、これを実質的に補完する「海事訴訟特別手続法に関する

る若干問題の解釈」が最高人民法院により2003年2月から実施されているが、さらに2015年3月から「船舶の差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定」<sup>1</sup>が実施されている。

本稿では、「中国海事訴訟特別手続法」および上記司法解釈を紹介し、日本における制度と適宜比較しながら、中国における船舶差押えを概説することにした。

## 第二 船舶差押制度の沿革

### 1 中国建国から海事訴訟特別手続法制定までの船舶差押制度

1949年の中華人民共和国建国からしばらくの間は、船舶差押の関係法規は未整備であり、その実務は裁判所（人民法院）ではなく行政の主導によって行われていた<sup>2</sup>。船舶差押手続への裁判所の関与が明確に根拠づけられたのは、1981年に最高人民法院から上海高級人民法院に示された回答<sup>3</sup>であった。ここでは、船舶の差押えは、最高人民法院および高級人民法院の監督の下で、中級人民法院（地裁に相当する）がその命令を発し、港灣監督局が執行するものとされていた。その後、1982年に「民事訴訟法（試行）」が実施され、同法に財産保全措置の規定（第10章3節）が設けられているが、1983年に最高人民法院は、渉外的な船舶差押について同法の規定に準じるべきこと、また船舶差押の最終決定は高級人民法院が担うことを通知により明らかにした<sup>4</sup>。

1984年になると、現在の海事法院が設立され、中国において今日に至る海事司法の制度的基盤が整備されるとともに、船舶差押手続に関する制度も急速に整えられることになった<sup>5</sup>。具体的には、1986年1月31日に、最高人民法院により、「訴訟前の船舶差押えに関する具体的な規定」が公布されている。この規定は、船舶差押について、対象となる海事請求権の範囲、対象船舶、申請手続、関係公文書の送達・執行、申請費用および管轄権などの詳細を定めるものであり、本規定の実施によって中国における訴訟前の船舶差押制度が確立されたといえることができる<sup>6</sup>。

また、被差押船舶の処分について、1987年8月29日に、最高人民法院は、1952年のアレスト条約および1967年の「海上先取特権および抵当権に関する国際条約」に基づいて、「被差押船舶の強制売却による債務弁済に関する具体的な規定」を公布している。この規定は、船舶売却の申請条件、売却の執行機関、公告、債権登記、売却の手続き、売却代金の分配順位および船舶の引渡しなどについて詳細を定めている。さらに、船舶差押および競売の実務経験の蓄積を踏まえて、最高人民法院は、1994年に上記2つの規定に基づいて、「海事法院による訴訟前の船舶差押に関する規定」および「海事法院による被差押船舶の競売による債務弁済に関する規定」を制定している。

<sup>1</sup> 2015年5月1日から実施されている。この解釈規定の和訳として、張秀娟＝李剛「2015年の船舶の差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定」海商法研究会誌227号85頁以下がある。

<sup>2</sup> 実際、1967年に発生した外国船舶差押事件（エーゲ号：ギリシア船籍）では、行政機関である港務局による船舶抑留決定によって担保提供が求められた。

<sup>3</sup> 1981年に最高人民法院が発した「船舶差押の規定が公布される前の船舶差押手続に関する回答」。

<sup>4</sup> 1983年に最高人民法院が発した「渉外海上交通事故の審理に関する若干の問題の通知」3条1項・2項・5項2号。

<sup>5</sup> 海事法院については、箱井崇史＝張秀娟＝方懿「中国の海事法院について」海商法研究会誌218号24頁以下を参照。

<sup>6</sup> これにより海事法院は、1989年までに95隻の外国船舶を差し押えた（呉南偉「訴前保全の特徴およびその展開」『法制日報』1989年9月12日第3版）。

## 2 海商法および海事訴訟特別手続法の下での船舶差押制度

1992年に、中国は単行法として「海商法」を制定した。この海商法には、船舶優先権、船舶抵当権、船主責任制限、共同海損などの海商法独特の制度が含まれ<sup>7</sup>、訴訟手続における特殊性もみられること、また中国には海事裁判所（海事法院）が置かれていることから、これらの特殊な海事訴訟手続に関する特別法として、1999年に、「海事訴訟特別手続法」が制定された<sup>8</sup>。

「海事訴訟特別手続法」は、その第3章に「海事請求保全」と題する章を設け、船舶差押および船舶競売に関する一連の規定を置いている<sup>9</sup>。この部分は、1994年の「海事法院による訴訟前の船舶差押に関する規定」および「海事法院による被差押船舶の競売による債務弁済に関する規定」に基づいて定められたものであり、これら2つの規定は同法の施行により廃止された。

その後、海事訴訟手続に関する実務上の問題を解決するために、2002年12月、最高人民法院は、「海事訴訟特別手続法」を補完するための「海事訴訟特別手続法に関する若干問題の解釈」をいわゆる司法解釈として制定した<sup>10</sup>。この解釈規定の第18条から第40条までが、海事請求の保全に関する規定となっている。

さらに、海事訴訟における船舶の差押えおよび競売に関する規定の運用および解釈の統一を図るために、2015年に、最高人民法院は、やはり司法解釈として、「船舶の差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定」を制定した。これらの最高人民法院による司法解釈は、実質的に各裁判所を拘束する効力を有しており、船舶の差押えおよび競売については、海商法および海事訴訟特別手続法とともに重要な法源となっている。

### 第三 船舶差押制度の概要

#### 1 船舶差押の裁判管轄

海事法院は、海事不法行為および海事契約上の紛争、ならびに法律所定のその他海事紛争に起因して提起される訴訟を受審することができる（中国海事訴訟特別手続法4条）。したがって、船舶差押に関する事件は海事法院の専属的管轄に属する<sup>11</sup>。船舶差押は、訴訟提起前、訴訟係属中、または強制執行の段階において執行することができる。後述のとおり、船舶差押は、訴訟提起前および訴訟係属中においては海事請求保全のために、強制執行段階においては債権実現のために執行される。

訴訟提起前の船舶差押については、船舶所在地を管轄する海事法院が管轄権を有し（中国海

<sup>7</sup> 金正佳『海事訴訟法論』（大連海事大学出版社・2001）11頁を参照。

<sup>8</sup> 海事訴訟特別手続法の条文の訳として、『現行中華人民共和國六法（第3巻）』2947.43頁以下がある。なお、本稿の海事訴訟特別手続法の日本語訳はこれを参考にした。

<sup>9</sup> 海事請求保全とは、海事法院が海事請求者の申立てに基づき、その海事請求の実現を保障するため、被請求者の財産に対して講じる強制措置をいう（中国海事訴訟特別手続法第12条）。

<sup>10</sup> 2003年2月1日から実施されている。この解釈規定の和訳として、張秀娟＝劉佳溢「2003年の海事訴訟特別手続法の適用に関する中国最高人民法院の解釈規定」海商法研究会誌220号56頁以下がある。

<sup>11</sup> 司法実務では、強制執行段階にて地方人民法院が船舶差押を執行することもあった。海事訴訟特別手続法の適用に関する若干問題の解釈が制定され、海事法院の専門管轄を強化された。同第15条は、全ての船舶差押案件は海事法院が専属的に管轄権を有する旨を規定している。

事訴訟特別手続法 13 条)、当事者間の訴訟管轄または仲裁の合意に拘束されない(中国海事訴訟特別手続法 14 条)。

訴訟係属中の船舶差押に関して特別な管轄規定はないが、通常の債権保全と同様、その訴訟を管轄する海事法院が船舶差押の管轄権を有する。

訴訟が第二審に係属している場合、高級人民法院は、船舶差押の執行を決定した後、自ら執行するか、または第一審の海事法院に船舶差押の執行を命じることができる(最高人民法院による中国民事訴訟法の適用に関する解釈 162 条)。実務では多くの場合、海事法院が船舶差押を執行している。

船舶差押が執行された後、当該海事請求に関する訴訟または仲裁が開始されない場合、当事者には、船舶差押を執行する海事法院またはその他管轄権を有する海事法院に対して訴訟を提起することが認められる(中国海事訴訟特別手続法 19 条)。船舶差押の管轄と海事請求の管轄が異なるものであるため、実務上、当事者は船舶の寄港地を選んだうえで、自己に有利な海事法院に船舶差押の申立てを行うことがよく見られる。ただし、海事請求に関する紛争について訴訟管轄または仲裁の合意がある場合は、その合意に従わなければならない(中国海事訴訟特別手続法 19 条但書)。

中国の船舶差押は、日本における債権保全のための船舶仮差押、ならびに強制競売および担保権実行のための船舶差押の双方を包含するものといえる。日本においては、船舶仮差押について、日本の裁判所に本案の訴えを提起することができる時、または仮に差し押えるべき船舶が日本国内にあるときに日本の裁判所に管轄が認められ、本案の管轄裁判所または仮に差し押えるべき船舶の所在地を管轄する地方裁判所が管轄権を有する(民保 11 条、12 条)。仮差押えの管轄は、民事保全の迅速性、審理の便宜などのため、専属管轄とされ(民保 6 条)、合意管轄の規定は適用されない。船舶差押については、差し押さえる船舶の所在地を管轄する地方裁判所が執行裁判所として管轄権を有する(民執 113 条)。

## 2 船舶差押が認められる海事請求

1986 年の「訴訟前の船舶差押に関する具体的な規定」は、海事請求を定義したうえで、20 種類の海事請求を列挙していた<sup>12</sup>。このような海事請求の定義規定の下では、解釈により海事請求の範囲が拡張される余地が残されたため、実務における行き過ぎた拡張解釈によって広く船舶差押が認められるという不都合が生じていた。そこで、それを是正するため、中国海事訴訟特別手続法は、海事請求の定義規定を設けずに、船舶差押の申立てが認められる 22 種類の海事請求を限定して列挙している<sup>13</sup>(中国海事訴訟特別手続法 21 条)。船舶差押が認められる海事請求は以下のとおりである。

- 1) 船舶の運営によりもたらされた財産の滅失または損壊
- 2) 船舶の運営と直接に関連する傷害または死亡
- 3) 海難救助

<sup>12</sup> 1986 の訴訟前の船舶差押に関する具体的規定 1 条は、「海事請求は、海運船舶の建造、売買、賃貸借、運営、操縦、救助および船舶の所有権、占有権、優先弁済権などに関わる、またはそれに基づいて生じた損害賠償請求権を指す。例えば、1、船舶の衝突またはその他事故の発生により生じた損害に基づく請求権……20、船舶売買契約により生じた請求権。」と規定している。

<sup>13</sup> 中国は 1999 年のアレスト条約を批准していないが、この条約の主要内容を摂取して、船舶差押の範囲を同一にするように国内法を制定した。

- 4) 船舶が環境、海岸または利害関係者に対してもたらす損害または損害のおそれ、当該損害を予防し、減少し、または除去するため講ずる措置、当該損害のため支払う賠償、環境を回復するため実際に講じ、または講ずる予定の合理的措置の費用、第三者が当該損害に起因して被り、または被るおそれのある損害およびこの号においていう性質と類似する損害、費用または損失
- 5) 沈没船舶、残骸、座礁船舶または放棄された船舶の浮上、除去、回収、または破砕もしくはそれらが無害ならしめることに関連する費用。これには、当該船舶上になお存在し、もしくはかつて存在した物件の浮上、除去、回収、破砕またはそれらが無害ならしめることに関連する費用ならびに放棄された船舶を維持保護し、およびその船員を維持することに関連する費用が含まれる。
- 6) 船舶の使用または傭船の合意
- 7) 貨物運送または旅客運送の合意
- 8) 船舶積載貨物（手荷物を含む）、またはこれと関連するものの滅失または損傷
- 9) 共同海損
- 10) 曳航
- 11) 水先案内
- 12) 船舶の運営、管理、維持保護または補修のための物資もしくは役務の提供
- 13) 船舶の建造、改造、修理、改装または装備
- 14) 港湾、運河、埠頭、港湾その他の水路の法令による手数料および費用
- 15) 船員の賃金その他の支払金。これには、船員のため支払うべき送還費および社会保険料が含まれる。
- 16) 船舶または船舶所有者のために支払う費用
- 17) 船舶所有者または裸傭船者が支払うべき、もしくは他人がそれらの者のため支払う船舶保険料（相互保険会費を含む。）
- 18) 船舶所有者または裸傭船者が支払うべき、もしくは他人がそれらの者のため支払う船舶と関連するコミッション、仲介料もしくは代理料
- 19) 船舶所有権または占有と関連する紛争
- 20) 船舶共有者相互間における船舶の使用または収益と関連する紛争
- 21) 船舶抵当権または同様の性質の権利
- 22) 船舶売買契約に起因して生ずる紛争

海事請求保全の場合は、上記 22 種類の海事請求に基づいて船舶差押を申し立てなければならないが、判決、仲裁判断およびその他法律文書を執行する段階であれば、債権の性質を問わず、船舶もその他の財産と同様に差し押えることができる（中国海事訴訟特別手続法 22 条）。

日本では、強制執行としての船舶差押のみならず、仮差押の原因となる債権についても、海事請求のような一定の債権に限定されていない。

### 3 差押え対象の船舶

#### (1) 船舶の定義

中国海商法において船舶とは、航洋船およびその他海上を移動する装置をいい、軍用または

政府の公務に供する船舶および総トン数 20 トン以下の小型船は除外されている（中国海商法 3 条）。

中国海事訴訟特別手続法は、船舶の定義規定を設けていないが、軍用または政府の公務に供する船舶は差し押えてはならないと規定している（中国海事訴訟特別手続法 23 条 3 項）。総トン数が 20 トン以下の小型船の差押えおよび競売については、民事訴訟法に定める差押えおよび競売の手続きに基づいて行うことができるが（海事訴訟特別手続法に関する若干問題の解釈 39 条）、民事訴訟法の適用が強制されるものではないので、中国海事訴訟特別手続法に基づくことも可能である。そこで、中国海事訴訟特別手続法上の船舶と中国海商法上の船舶とは一致しないことになる。

日本では、商法における船舶とは、実質的意義において、ろかい船および公船を除いた航海船であるが（商 684 条、船舶法附則 35 条）<sup>14</sup>、船舶差押の対象となる船舶は総トン数 20 トン以上の船舶であり、総トン数 20 トン未満の船舶および端船その他ろかいまたは主としてろかいをもって運転する舟は、動産執行の対象となる。

## (2) 当事船舶

海事法院は、次のいずれかに該当する場合には、当事船舶を差押えることができる（中国海事訴訟特別手続法 23 条）。当事船舶の定義は規定されていないが、船舶衝突の場合であれば、衝突した船舶、海難救助の場合であれば、救助された船舶であると理解されている<sup>15</sup>。

- 1) 船舶所有者が海事請求に対して責任があり、かつ、差押執行時に当該船舶の所有者であるとき；
- 2) 船舶の裸傭船者が海事請求に対して責任があり、かつ、差押執行時に当該船舶の裸傭船者または所有者であるとき；
- 3) 船舶抵当権または同様の性質の権利を有する海事請求；
- 4) 船舶所有権または占有に関する海事請求；
- 5) 船舶先優先権を有する海事請求<sup>16</sup>。

司法実務においては、上記の第 2 号に関連して、多くの争点が提起されている。例えば、裸傭船において傭船料が未払いである場合、船舶所有者が自己の所有する船舶を差押えることが可能かという議論がある。通常、船舶差押は海事請求を保全するために申し立てられる。船舶所有者が、自己の所有船舶を差押えて競売することにより海事請求を実現するということはありえない。そこで、自己の所有する船舶の占有を回復するために、海事法院に海事強制令<sup>17</sup>の

<sup>14</sup> 中村真澄 = 箱井崇史『海商法』〔第 2 版〕（成文堂・2013）41 頁を参照。

<sup>15</sup> 金・前掲（注 7）136 頁を参照。

<sup>16</sup> 船舶優先権については、雨宮正啓 = 李剛「中国における船舶優先権」『船舶金融法の諸相』（成文堂、2014 年）181 頁以下を参照。

<sup>17</sup> 「海事強制令」とは、海事法院が海事請求者の申立てに基づき、当該請求者の適法な権益が侵害を受けないようにするため、被請求者に対し作為、または不作為を命ずる強制措置をいう（中国海事訴訟特別手続法 51 条）。海事強制令は、当事者相互間の当該海事請求に関する訴訟管轄の合意または仲裁の合意の拘束を受けず、訴え提起前に海事強制令を申し立てる場合には、海事紛争発生地を管轄する海事法院に対して提出しなければならない（中国海事訴訟特別手続法 52 条および 53 条）。被請求者が海事強制令の執行を拒否する場合には、海事法院は、事案の軽重に応じて罰金または拘留を科することができる。犯罪を構成する場合には、法により刑事責任を追及する（中国海事訴訟特別手続法 59 条）。

発令を申し立てることのほうが合理的である<sup>18</sup>。

また、債務者が船舶所有者ではなく裸傭船者である場合、船舶差押の執行後に、裸傭船者の所有でない船舶を競売することができるか否かという問題があった。裸傭船された船舶の競売に関する法規定がなかったため、実務上、裁判所は裸傭船された船舶の差押えを認めない傾向にあった。この問題を解決するため、最高人民法院は、船舶の差押えおよび競売に関わる法律の適用に関する若干の問題に関する規定3条にて、「裸傭船の当該船舶の運営によって生じた関連債務の弁済を受けるため、責任者が裸傭船者であっても当該船舶を競売することができる」と明確に規定した。

日本では、債権者を保護するために、船舶賃借人（裸傭船者）による船舶の利用につき生じた先取特権は、船舶所有者に対して効力を生じるものとしている（商704条2項）。

### (3) 姉妹船

船舶所有者が当事船舶を含む多数の船舶を所有する場合、当事船舶以外の船舶は、通常、姉妹船と呼ばれている。当事船舶と姉妹船の所有者が同一であるため、姉妹船も船舶差押の対象となる<sup>19</sup>。海事請求について責任のある船舶所有者、裸傭船者、定期傭船者または航海傭船者が差押執行時に所有している姉妹船は差押えの対象となりうる（中国海事訴訟特別手続法23条2項）。しかし、船舶所有権または占有と関連する海事請求は特定の船舶と関わるものであるので、当事船舶に限って差し押えることが認められる（中国海事訴訟特別手続法23条2項但書）。

## 4 船舶の二重差押

ここで、船舶の二重差押というのは、同一の海事請求に基づいて、すでに差押えられた船舶に対して再度差押えを行うということである。法律は、以下三つの例外を除き、船舶の二重差押を禁止している（中国海事訴訟特別手続法24条）。

- 1) 被請求者が十分な担保を提供していないとき。
- 2) 担保人が担保義務の全部または一部を履行することができない恐れのあるとき。
- 3) 海事請求者が合理的な理由により差押えられた船舶の解放またはすでに提供した担保の返還に同意したとき、または合理的措置を通じて差押えられた船舶の解放または既に提供した担保の返還を阻止することができないとき。

以上の例外は、最初の差押えにより海事請求保全の目的を実現できなかった場合に、その目的を実現するため、再度の差押えを認めているのである。

これに対して、異なる海事請求に基づき、同一の船舶に対して複数回の差押えを行うことは認められる。これについて、中国海事訴訟特別手続法には明確な規定はないが、船舶の差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定2条1項は、「海事法院は、異なる海事請求者の申立てにより、当該法院またはその他の海事法院がすでに差押えた船舶に対しても差押えの措置を講じることができる」と規定している。司法実務においても、海事法院は異なる海事

<sup>18</sup> 瀋志先編『海事審判精要』（法律出版社・2011）256頁を参照。

<sup>19</sup> 金・前掲（注7）141頁を参照。

請求に基づく船舶差押の申立てを別々の案件として処理し、同一の船舶に対して複数回の差押えを執行している。これは通常の債権保全および民事執行法上の「輪候保全制度」<sup>20</sup>と同様である。

## 5 船舶差押の方式

船舶の差押えは海事請求保全または強制執行の手段であるので、船舶が差し押えられると、船舶の処分または抵当権などの担保物権の設定ができなくなる。そのため、通常、海事法院は船舶証書を取り上げて、船舶を港または錨地に停泊させる。この場合、船舶の運航が禁じられるので、実務にて、この種の船舶差押は「現地差押え」または「死扣押」と呼ばれている。

この「死扣押」の場合、船舶は自由に航行できなくなるため、船舶の滅失損傷の危険は減少するが、船舶の保管費用が発生し、さらに不稼働損失も生じる。この不利益を回避するため、海事法院は、船舶差押が裁定された後、海事請求者が同意すれば、船舶の処分または抵当権の設定などを制限した上で、当該船舶の運航の継続を許可することができる（中国海事訴訟特別手続法 27 条）。この場合の船舶差押は、実務にて「処分制限の差押え」または「活扣押」と称されている。しかし、「活扣押」として運航できる航海は、原則として国内航路を航行する船舶の運航中の当該航海に限られる（海事訴訟特別手続法の適用に関する中国最高人民法院の解釈規定 29 条）<sup>21</sup>。

法律は「活扣押」の適用条件を明確に規定していないが、各海事法院は以下の 4 点に基づいて裁定を下している<sup>22</sup>。

- 1) 船舶の処分または抵当権の設定を実際に制限できること。この点からみると、外国籍船について当該権利を制限するのは困難であるので、通常、中国籍船のみに「活扣押」が認められる。
- 2) 強制執行に不便をきたさないこと。財産保全の最終目的は判決の執行による債権の実現であるので、執行可能な地域以外を航海できる外国籍船または中国籍の外航船は「活扣押」の対象とならない。
- 3) 被申立人の弁済能力を考慮すること。経済的信用力や弁済能力が高くない被申立人であれば、「活扣押」も慎重に適用すべきである。
- 4) 当該海事請求に関連する訴訟または仲裁手続が開始したこと。訴訟提起前に船舶差押を申立てる場合、状況の緊迫性が必要である（中国民事訴訟法 101 条 1 項）。状況の緊迫性が前提条件であれば、「死扣押」は「活扣押」より更に効果がある。

また、司法実務での「死扣押」と「活扣押」の実施は、案件の事情または申立人の申立てに基づいて相互に変更することができる。

日本においても、営業上の必要その他相当な理由がある認められる場合においては、被差押

<sup>20</sup> 最高人民法院が公布した「人民法院による民事執行中における財産の封印、差押え、凍結に関する規定」28 条 1 項は、「既に人民法院に封印、差押えまたは凍結された財産について、その他人民法院は重ねて封印、差押えまたは凍結を講じることができる。封印、差押えまたは凍結が解除された場合、先に登録されている追加の封印、差押えまたは凍結は自動的に発効する。」と規定している。

<sup>21</sup> 兩宮 = 李・前掲（注 16）200 頁を参照。

<sup>22</sup> 金・前掲（注 7）145 から 146 を参照頁。



え船舶の所有者の申立てにより、債権者等の同意があることを条件に、船舶の航行が許可されることがある（民執189条、118条1項、民保48条3項）。航行を許可する場合、執行裁判所は、取り上げた船舶証書等を船舶所有者または船長に返還する。航行による収益には船舶差押の効力は及ばず、航行中に生じた船舶の滅失・損傷は、同意した債権者等の不利益に帰する。船舶が帰港し、船舶証書等の再提出があれば、執行手続は続行されるが、任意の提出がない場合には、裁判所が再取上命令を発する。航行許可に定められた期間の満了までの間に定められた場所に帰港しない場合には、船舶執行・競売の手続きは取り消される。

#### 第四 船舶差押に関する法的手続

##### 1 船舶差押の申立て

通常の債権保全の場合、訴訟提起前であれば、債権保全の手続きを開始するために当事者の申立てが必要となるが（中国民事訴訟法101条1項、訴訟提起前の保全）、訴訟係属中であれば、当事者の申立て以外に法院の自由裁量に基づいても債権保全の手続きを開始することが可能である（中国民事訴訟法100条1項、訴訟係属中の保全）。一方、海事請求の保全の場合、訴訟提起前または訴訟係属中に関わらず、船舶差押の執行手続きを開始するためには当事者の申立てが必要である。

海事請求者は、船舶差押を含む海事請求の保全を申立てる場合には、海事法院に対し申立書を提出しなければならない。申立書には、海事請求事項、申立て理由、保全の目的物および担保の提供を要求する金額を明記し、かつ、関係する証拠を添付しなければならない（中国海事訴訟特別手続法15条）。申立書には、以下の内容を記載しなければならない。

##### 1) 海事請求の事項

海事請求に基づいて、船舶差押を申し立てるということ。

##### 2) 申立ての理由

申立ての理由とは、関係する海事請求を生じさせる基本的な事実、法律上の根拠、および被申立人の責任など、船舶差押を申し立てる根拠である。

##### 3) 保全の対象

差押対象の船舶の船名、逆担保金の算定に関わる船舶のトン数および船種、または管轄権の確定に関わる船舶所在地など詳細な情報を提供しなければならない。

##### 4) 被請求者に要求する担保の金額

船舶が差し押えられた場合、通常、被請求者は、船舶を解放するため適切な担保を提供している。船舶差押の直接的な目的は被請求者から担保の提供を受けることにあるので<sup>23</sup>、申立書に被請求者に要求する担保の金額の記入が求められている。

##### 5) 証拠の提出

船舶差押の申立て時点における証拠としては、裁判審理において事実を証明する程度の証拠までは求められていない。

<sup>23</sup> 金・前掲（注7）108頁を参照。

## 2 被請求者の確認

中国では、コモンロー上の対物訴訟が認められないので、通常の債権保全を申立てるときに、海事法院に被請求者としての財産所有者の名称を告知しなければならない。しかし、通常は船舶が港に停泊する期間に限られるので、船舶の所有者または裸傭船者を確認したうえで船舶差押を申し立てなければならないとすると、差押えを執行する前に当該船舶が出港してしまうおそれがある。そこで、被請求者の名称を確認できなくても、海事請求者による差押えの申立てが認められる（中国海事訴訟特別手続法 25 条）。ここで注意すべきは、被請求者の名称を確認することができない場合に差押えの申立てが認められるのは当事船舶のみであり、姉妹船を差押える場合には被請求者の名称を明らかにしなければならない。

日本においては、船舶の差押えおよび仮差押えを行う場合、債務者および船舶所有者名を明らかにしなければならない。

## 3 海事請求者による担保（逆担保）の提供

### (1) 逆担保提供の要否

実務上、船舶差押の主な目的は、被請求者から担保を取得することである。一方、船舶差押を申し立てる時点では、事実および責任の所在がまだ明らかとなっていないことも多いので、船舶所有者の利益を保護するため、不当な差押えによって船舶所有者が被るであろう損害を担保するために海事法院は海事請求者に対し逆担保の提供を要求している<sup>24</sup>。

日本においても、船舶の仮差押えの場合、実務上、債権者に担保を立てさせるのが通常である<sup>25</sup>。

中国において、いかなる場合にも逆担保の提供が必要であるかについて、長い時間をかけて議論されてきた。通常の債権保全の場合、訴訟提起前の保全には逆担保の提供が必要であるが、訴訟係属中の保全の場合には法院の自由裁量により決定する（中国民事訴訟法第 100 条第 2 項、訴訟中）。これに対して、海事請求保全の場合は、海事法院は、海事請求者に対し担保を提供するよう命ずることができ、海事請求者が担保を提供しないときは、その申立ては却下される（中国海事特別訴訟法 16 条）。すなわち、船舶差押の場合、訴訟提起前または訴訟係属中にかかわらず、逆担保の提供の要否は、海事法院の自由裁量により決定される。

これまでの司法実務において、海事法院は、いかなる場合であっても逆担保の提供を命ずる傾向にあり、逆担保の提供なく船舶差押が認められることは見られなかった。しかし、常に逆担保が求められるのでは、船員などの資力に乏しい海事請求者にとって、船舶差押による権利の救済という手段が奪われることになる。そこで、最高人民法院は、船舶の差押えおよび競売に関わる法律の適用に関する若干の問題に関する規定 4 条にて、「海事請求者が船舶の差押えを申し立てたときは、海事法院は、海事請求者に対して担保の提供を命じなければならない。但し、船舶の差押えが船員労務契約または海上もしくは海に通じた水域における人身損害賠償に関する紛争に基づいて申立てられ、かつ、その事実が明白で、権利義務関係が明確である場合には、担保の提供を要求しないものとする」とした。

<sup>24</sup> 向明華『船舶差押に関する法律制度の比較研究』（法律出版社・2013）47 頁を参照。

<sup>25</sup> 箱井崇史編『船舶衝突法』（成文堂・2012）365 頁〔雨宮正啓執筆〕。

## (2) 逆担保の金額および方式

被請求者における潜在的な損失を担保するために逆担保の提供が要求されるので、海事請求者が提供する担保の金額は、当該請求者の申立てにより被請求者が被るおそれのある損害額に相当するものでなければならない（中国海事訴訟特別手続法 76 条 2 項）。すなわち、海事請求者が提供する担保の具体的な金額は、船舶が差し押えられた期間に生じうる各種の維持費用および経費、差押えにより生じる不稼働損害、ならびに被請求者が船舶差押の解除を求めるための担保提供に要する費用に相当するものではない（船舶差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定 5 条）。

海事担保の方式は<sup>26</sup>、現金または保証の提供もしくは抵当権または質権の設定である（中国海事訴訟特別手続法 73 条 2 項）。海事請求者の提供する担保の方式は、海事法院が決定する<sup>27</sup>（中国海事訴訟特別手続法 75 条）。司法実務において、海事法院は、通常、中国の金融企業が発行する保証状を認めている<sup>28</sup>。また、船舶を差し押える間に緊急な経費を支払うため、海事法院は、事情によって、一定の現金の提供を求めることもある。

## (3) 逆担保の返還

事件終了後に、海事請求者が担保の返還を請求するときは、海事法院は当該請求があった旨を被請求者に通告しなければならない。被請求者が、損害賠償請求の訴えを 30 日以内に提起しなかった場合、海事法院は海事請求者の担保返還請求を認めることができる（船舶差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定 6 条 1 項）。

被請求者が返還に同意し、または確定した法律公文書によって被請求者の責任が認められており、かつ、弁済または給付の額が被請求者が海事請求者から要求された担保提供の額にほぼ相当する場合においては、海事法院は海事請求者の担保返還請求を直ちに認めることができる（船舶差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定 6 条 2 項）。

## 4 船舶差押の申立てに対する審査

海事法院は、船舶差押えの申立書を受領後、書類審査を行う。具体的にいえば、申立書の内容、逆担保の提供、申請費用の納付、管轄権の有無、海事請求の種類などについて審査を行う。

海事法院は、申立てを受領した後 48 時間内に裁定を下さなければならない（中国海事訴訟特別手続法 17 条 1 項）。海事請求保全の要件を満たさない場合には、その申立てを却下する（中国海事訴訟特別手続法 17 条 1 項）。司法実務では、この 48 時間は、申立書、逆担保および保全申立の費用をすべて提出した時点から起算する。

当事者は、裁定に対して不服のある場合には、裁定書を受領した日から 5 日以内に不服を 1 回申立てることができる。海事法院は、不服申立を受領した日から 5 日以内に異議決定をしなければ

<sup>26</sup> 中国海事訴訟特別手続法 73 条 1 項は、「海事担保には、この法律に規定する海事請求保全、海事強制令および海事証拠保全などの手続きに係る担保が含まれる」と規定する。

<sup>27</sup> 中国海事訴訟特別手続法 75 条は、「被請求者の提供する担保の方式および金額については、海事請求者と被請求者とが協議する。協議が不調である場合には、海事法院が決定する」と規定している。

<sup>28</sup> 2015 年に、中国の大手保険会社数社は訴訟財産保全責任保険の販売を開始した。保険契約者による訴訟提起前または訴訟係属中の海事請求保全が違法・不当なために被申請者に損害を与えた場合、保険者は保険契約者が負担すべき損害賠償責任について、保険契約に従って保険填補する。現在までに、この種の保険ポリシー（またはポリシー + 保証状）を担保として人民法院（海事法院を含む）が債権保全の申立てを認めたケースがある。船舶差押の場合は、この種の担保を認める海事法院も現れてきたが、船舶差押が不当である場合のリスクが高いため、海事法院の多くがこの種の担保を認めていないのが現状である。

ばならない。不服申立期間中、裁定の執行は停止しない（中国海事訴訟特別手続法 17 条 2 項）。

## 5 船舶差押の執行

### (1) 執行手続

通常、船舶が港に停泊する期間は限られるので、船舶差押を許可して裁定が下された場合には、直ちに執行しなければならない（中国海事訴訟特別手続法 17 条 1 項）。

中国籍船を差し押える場合、差押えの裁定を出すとともに、差押えも発令する。海事法院の執行官は、対象船舶に乗船して、差押えの裁定および命令を船長に交付する。

外国籍船を差し押える場合、海事法院は、船舶差押命令の発令と同時に、海事局、国境警備隊および港湾監督局などの関係部門に対して執行協力通知書を発送することができる。通知書には、執行協力の範囲および内容を明記しなければならない。関係部門は、執行に協力する義務を負う。海事法院は、必要であると認める場合には、直接人員を派遣し、船舶に乗り込ませて監護することができる（中国海事訴訟特別手続法 26 条）。しかし、実務上、海事法院が自ら乗船することはなく、国境警備隊に委託して船舶を監護する<sup>29</sup>。

### (2) 海事請求保全のため船舶を差し押える期限

海事請求保全のため船舶を差し押えることができる期間は 30 日間である（中国海事訴訟特別手続法 28 条 1 項）。海事請求者は、30 日以内に訴えを提起し、または仲裁を申立てなければならない。訴訟または仲裁の過程において船舶差押を申し立てる場合には、船舶の差押えについては、上記 30 日の制限を受けない（中国海事訴訟特別手続法 28 条 2 項）。

実務では、当該 30 日の期限は非常に重要な意味を有する。たとえば、訴訟提起前または訴訟係属中の船舶差押において、通常、30 日の期間に基づいて船舶の維持費用および不稼働損失を計算して、海事請求者が提出すべき逆担保の金額を計算する。その後、実際の差押期間が 30 日を超える可能性がある場合、海事法院は担保金の追加を要求することができる。また、船舶差押の期間の満了後、被請求者が適切な担保を提供せず、かつ、船舶の差押えの継続が適切でない場合には、海事請求者は、訴訟の提起または仲裁の申立てを行った後、船舶を差し押えた海事法院に対して競売手続を申し立てることができる（中国海事訴訟特別手続法 29 条）。

### (3) 差押期間中に生じる費用の負担

船舶の差押期間中は、船舶所有者または裸傭船者が当該船舶の管理を行わなければならない（船舶の差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定 7 条 1 項）。したがって、船舶差押中に消費される燃料油、淡水および港湾使用料などの費用は船舶所有者または裸傭船者が負担しなければならない。船舶所有者または裸傭船者が船舶を管理しない場合、海事法院は、第三者または海事請求者に委託して、これを管理させることができる。これによって生じた費用は、船舶所有者または裸傭船者が負担し、または船舶の競売代金から優先して弁済を受ける（船舶の差押えおよび競売に関する中国最高人民法院の解釈規定 7 条 2 項）。

これらの費用について、船舶差押に問題がなければ船舶所有者または裸傭船者が最終的な支払義務を負担するが、船舶が不当に差し押えられた場合であれば、当該費用は船舶所有者または裸傭船者の損害として、海事請求者がこれを賠償しなければならない。

<sup>29</sup> この場合、相当な監護費用が発生するので、船舶差押を申し立てる段階で、裁判所は常に一定金額の現金担保を要求する

## 6 船舶差押からの解放

前述のとおり、船舶を差し押える目的は、主に被請求者から担保の提供を受けることにある。実務では、ほとんどの場合には、被請求者から担保を取得した後に船舶は解放されている。

### (1) 解放の条件

以下のいずれかの場合には、船舶は差押えから解放される。

- 1) 被請求者が請求者の要求に従って担保を提供した場合(中国海事訴訟特別手続法 18 条)；
- 2) 当事者が正当な理由により海事請求保全の取下げを申し立てた場合（中国海事訴訟特別手続法 18 条）；
- 3) 利害関係者が海事請求保全に対して不服を提出した後、海事法院が、審査を経て不服に理由があると認定する場合（中国海事訴訟特別手続法第 17 条 3 項）；
- 4) 船舶差押を執行した日から 30 日以内に、海事請求者が訴訟を提起せず、または仲裁の合意に従った仲裁を申し立てなかった場合（最高人民法院による中国海事訴訟特別手続法の適用に関する若干問題の解釈 25 条 1 項）。

また、海事請求者が担保を提供したところ、船舶差押期間が満了となったときに、海事法院の通知に従って担保を追加しなかった場合、海事法院は差押えを解除することができる。

### (2) 解放の手続き

船舶が差押えから解放される場合、以下の手続きが順に行われる。

- 1) 差押解除の裁定を発令して、当事者に送達する；
- 2) 海事局などの関係部門に対して差押解除の協力通知書を発行する；
- 3) 差押解除の発令をして、当該船舶まで送達する。

## 7 不当な船舶差押

海事請求者が船舶差押を申し立てる場合、海事法院は、書面審査のみを行うため、船舶差押が不当に執行されるおそれがある。海事請求者は、海事請求保全の申立てが不当である場合には、被請求者または利害関係者がこれにより被った損害を賠償しなければならない（中国海事訴訟特別手続法 20 条）。

### (1) 不当な船舶差押の認定

不当な船舶差押について被請求者または利害関係者が訴えを提起する場合、不当な船舶差押の法的性質は不法行為と解されている<sup>30</sup>。中国不法行為法 6 条 1 項によると、行為者は「過錯」により他人の民事権益を侵害する場合、不法行為責任を負わなければならない。<sup>31</sup>しかし、中国海事特別訴訟法 20 条は、不当な船舶差押について、主観的な過錯を要件として明確に規定していない。したがって、司法実務において、海事法院は、常に、主観的な過錯を問わず、客観的な基準を採用して船舶差押の正当性を判断している。すなわち、裁判で被請求者である船舶所有者が責任を負わないと認められる場合、裁判所は、常に船舶差押を不当と認定している。一方、不当な船舶差押の成立要件について学説上一致がみられていないので、一部の事件にお

<sup>30</sup> 向・前掲（注 24）225 頁を参照。

<sup>31</sup> 「過錯」とは行為者の故意または過失によりその行為を決定する主観的心理状態を指す。楊立新「不法行為法論」（人民法院出版社・2013）261 頁を参照。

いて、裁判所は主観上の過錯の存否も考慮している<sup>32</sup>。

(2) 高額な担保金が要求された場合

海事請求に対する船舶所有者または裸傭船者の責任が認められても、海事請求者が要求する担保の金額が実際の請求金額より高すぎることによって被請求者に損害が生じた場合には、海事請求者は不当な船舶差押として損害賠償責任を負う（中国海事訴訟特別手続法78条）。司法実務において、海事請求者が要求する担保の金額が高すぎるか否かの認定は各海事法院の自由裁量に委ねられている。

## 第五 おわりに

中国の「船舶優先権」については、本稿共同執筆者による「中国における船舶優先権」（箱井崇史＝木原知己編「船舶金融法の諸相・堀隆兒先生古稀祝賀論文集」所収）ですでに概説している。中国における船舶差押手続については、本稿でみたように今年になって最高人民法院による新たな司法解釈が実施されており、この司法解釈には中国関連の実務における重要性が認められることから、前稿に続くものとして、中国の船舶差押制度の概略をまとめることにした。

ここにみたように、中国における船舶差押手続は、日本における船舶差押および仮差押手続と類似しつつも、保全される債権が海事請求に限定されるなどの相違も認められる。

実務において、船舶の運航を差し止め、競売手続を開始させるという効果を有する船舶の差押えは、債権者にとって債権を実現するための有効な方法であろう。逆に、船舶所有者にとっても、船舶の運航に影響を与え、また保証状の提供や債務の弁済を強いられるという点から、これはやはり重要な手続であるといえよう。隣国であり重要な貿易相手国となっている中国の制度について、このような重要な手続の基本を理解しておくことは、わが国の実務家にとっても有益であろう。

<sup>32</sup> 向・前掲（注24）226から229頁を参照。