

海運企業の倒産に関する特殊問題の研究¹

趙坤成、郝朝暉²

キーワード：債務者財産、財産の移管、契約の履行選択、保全措置、優先権、国際倒産

はじめに

最近、中国経済の成長が鈍化し、成長率が緩やかになっている。こういった背景のもとで、国際・国内の海運市場の低迷が長期化して、著名な海運会社の倒産が相次いでいた³。そして、海運会社という業種は、目立った経営の独自性があり、その倒産手続も様々な特殊性を有している。

本稿は主に以下の点については明らかにしたい。賃貸またはファイナンス・リースの手法により傭船船隊を形成し、運送能力の拡大を図ることは、海運業界の通常である。このような業界慣習のある、海運会社が倒産する場合、債務者の財産を明確に画定しなければならない。また、船舶というものが常に世界各地で運行されているので、管財人は、個々の船舶等の管理権限を実効的に引き継ぐために、綿密な業務移管計画を作成しなければならない。さらに、双方未履行双務契約に関して、管財人が企業破産法（以下で定義する。）第 18 条に基づく履行・解除の選択権を有するにもかかわらず、契約に外国法を適用するといった合意が存在する場合、管財人の選択権は契約相手方の事実上の行為により阻害されかねないので、必ずしも当事者を拘束できるといえない。加えて、海商法（以下で定義する。）の分野において、船舶優先権（「先取特権」または「リーエン（lien）」に類似する）や船舶の差押えなどの特殊な制度は、百年以上の年月で形成されている。実質的な公平を実現するために、これら海商法独自のルールと、企業破産法が実現しようとする債務弁済の枠組みとの間に、適切な調整を行わなければならない。なお、海運会社はグローバル企業として、全世界にビジネスを展開している。一国の裁判所が開始した倒産手続が外国の裁判所に承認・執行されなければ、実効的な国際倒産が実現できない。しかし、中国において、外国の倒産手続に対する協調がまだ確立されていないので、国際倒産モデル法を適時に採用し、かつ実務の中で「最恵国待遇の推定」原則を取り入れて、外国における中国の倒産手続の地位向上を図らなければならない。

一、債務者財産の画定について

中華人民共和国企業破産法（以下は「企業破産法」という。）第 30 条は、債務者財産の範囲を画定し、さらに、最高人民法院『中華人民共和国企業破産法』の適用に関する若干問題の規定（二）（以下は「破

¹ 中国法における「破産」は、広義と狭義の 2 つの意味がある。そのうち、企業破産法の規定によると、広義の「破産手続」（日本法における「倒産手続」に相当する）は会社更生手続（「破産重整」）、和解的倒産手続（「破産和解」）及び狭義の破産手続を含む。

² 趙坤成：北京市金杜法律事務所パートナー弁護士、郝朝暉：北京市金杜法律事務所パートナー弁護士。

³ 2013 年 10 月 31 日、海南省洋浦経済開発区人民法院は、中国第四位の海運会社である海南泛海有限公司に対して、破産手続の開始を決定した。2013 年 11 月 26 日、武漢市中級人民法院は、債権者による会社更生手続の開始申立てを受理し、長航鳳凰株式会社に対して、会社更生手続の開始を決定した。2014 年 7 月 18 日、南京市中級人民法院は、債権者の申立てを受理し、中国長江航運集団南京油運株式会社に対して、会社更生手続の開始を決定した。2016 年 9 月 1 日、大韓民国のソウル中央地方裁判所は、当時世界第七位のコンテナ船事業者である韓国・韓進海運社に対して、会社更生手続の開始を命じたが、事業の立て直しが失敗し、2017 年 2 月 17 日に、さらに韓進海運社の破産手続の開始を決定した。

産法司法解釈（二）」という。）第 1 条ないし第 4 条は、さらに詳細な規定を設けている。筆者の経験からすると、債務者財産の画定に関して、主に 2 つの特殊点が注目されるべきである。

（一）傭船の所有権

破産法司法解釈（二）第 2 条第 1 号は、「債務者が倉庫寄託、保管、請負、使用貸借、寄託、賃借等の契約またはその他の法的関係により占有・使用する他人の財産は、債務者の財産に属さない。」とする。

海運業界において、リスクを回避するために、自社が自ら船舶を所有するほか、他社と傭船契約を結んで、運送能力を上げる方法が取り入れられている。傭船の具体的な形式は、裸傭船及びファイナンス・リースがある⁴。中華人民共和国海商法（以下は「海商法」という。）第 144 条、中華人民共和国契約法（以下は「契約法」という。）第 237 条、第 242 条によれば、裸傭船契約またはファイナンス・リース契約に基づく限り、海運会社は船舶の所有者ではないので、仮に倒産手続が開始された場合、裸傭船契約またはファイナンス・リース契約の目的物である船舶は、債務者の財産に属さない。そのため、長航鳳凰株式会社や中国長江航運集団南京油運株式会社など、主に傭船方式で船隊を形成する海運企業が倒産したとき、管財人は、海運企業が所有する船舶と、裸傭船契約やファイナンス・リース契約に基づく船舶を峻別し、海運企業の所有に属しないと認められた船舶は財団の換価計画案に入れてはならない。

（二）海事賠償責任制限基金

中華人民共和国海事訴訟特別手続法（以下は「海事訴訟特別手続法」という。）第 101 条と第 108 条は、船舶所有者等の責任制限にかかる海事賠償責任制限基金について規定を設けている。但し、海運会社が倒産手続に入った場合、倒産手続開始前に現金方式で設立した海事賠償責任制限基金が債務者の財産に属するかどうかは、現行法において、明らかにされていない。海事賠償責任制限基金は、当該基金の設立を許可する海事裁判所の指定口座に寄託される。筆者は、海運会社が海事賠償責任制限基金の設立のために支出した金銭は、債務者の財産に属すべきと主張したい。

第一に、海事訴訟特別手続法第 118 条に基づくと、債権者会議は、合意の方法により、船舶の換価代金または海事賠償責任制限基金の配当計画を定め、配当契約を締結することができる。当該配当契約が海事裁判所の決定を得て、法的効力が生じる。言い換えれば、海事賠償事件の債権者は、裁判所の決定を得た配当計画に基づいて、海事賠償責任制限基金の配当を受けなければならない。当該配当の前に、海事賠償責任制限基金が全債権者に属するのではなく、あくまで海運会社の財産である。

第二に、仮に海事賠償事件の債権者が海事賠償責任制限基金について優先権を有するとしても、破産法司法解釈（二）第 3 条によれば、裁判所は、債務者が既に担保物権を設定した財産を、債務者の財産として認めなければならない。そのため、海事賠償事件の債権者が海事賠償責任制限基金に優先権を有するという理由では、海事賠償責任制限基金が海運会社の財産に属するという結論を覆すことができない。

二、債務者財産の移管について

企業破産法第 25 条によれば、債務者財産の管理権限を引き継ぐことが管財人の重要な職務である。しかし、通常の財産と異なり、船舶というものは、海上を航行する特殊な動産であり、その所在が絶えず変化する。例えば、国内路線を担当する船舶は、目立たない埠頭で貨物の荷役を行うほか、AIS（船舶自

⁴ 例えば、長航鳳凰株式会社の 2013 年度決算書によると、同社はファイナンス・リースにより計 59 隻の傭船を保有していた。中国長江航運集団南京油運株式会社の 2014 年決算書によると、同社はファイナンス・リースにより計 19 隻の傭船を有していた。また、韓進海運社は計 97 隻の船舶を有するが、そのうち、37 隻だけは韓進海運社が所有するもので、残った 60 隻はすべて傭船であった。

動識別装置)をオフにし、寄港地で待避することが考えられる。また、国際路線を担当する船舶は、外国の裁判所あるいは仲裁機関により差し押さえられることがある。このような特殊事態は、管財人の業務遂行にとって障害であり、財産の管理権限の移管に支障を与える。筆者は、以下の解決策があると主張したい。

第一に、倒産事件を受理する裁判所は、債務者に対して、船舶の数、種類及び現在の所在地等を含む財産リストの提出を命じ、債務者企業の船舶資産の全体状況を出来る限り明確に把握する。

第二に、管財人への管理権限の移管が完成するまで、債務者は、従来どおりの管理体制で営業を継続し、運行中のすべての船舶との連絡を維持して、AIS(船舶自動識別装置)を必ずオン状態にしなければならない。個々の船舶は、独断でAIS(船舶自動識別装置)をオフにすることが許されない。それにより、債務者及び管財人は、随時、船舶の明確な航行位置を把握することができる。

第三に、中国の水域を離れた船舶は、債務者及び管財人に対して、その現在位置と航海ルートを報告しなければならない。特に、外国の裁判所または仲裁機関に船舶が差し押さえられるかどうかが肝心である。倒産開始時に進行中の航海任務を完遂してから、新しい指令を受け取るまで、船舶は、港に寄港し、債務者、管財人からの新しい指示を待つことにする。

第四に、まだ中国の水域を離れていない船舶は、管財人への管理権限の移管が完成するまで、許可なしに、中国の水域を離れてはならない。外国の裁判所または仲裁機関に差押えられる可能性があるからである。

三、双方未履行双務契約について

企業破産法第18条によると、債務者に対する倒産手続が開始してから、管財人は、債務者及び全債権者の利益の最大化を実現するために、双方未履行双務契約を「選別」して、どの契約を履行し、どの契約を解除するかを決めることができる⁵。海運企業の倒産に関しては、二つの契約類型が注目されるべきである。第一に、裸傭船契約と船舶のファイナンス・リース契約であり、第二に、貨物運送契約である。これらの契約を倒産手続で処理する場合、次の要素を考慮しなければならない。

(一) 傭船契約(裸傭船契約、ファイナンス・リース契約)

前述のとおり、海運企業は船舶を購入し、自社で船舶を所有する方法のほか、裸傭船契約及び船舶のファイナンス・リース契約に基づいて、運送能力の拡大を図る。これらの船舶の所有権者が債務者ではないので、倒産手続が開始される場合、管財人が契約履行を選択するかどうかは、主に次の要素を考慮する。

第一に、倒産手続の類型である。清算型手続は、債務者の全財産を換価し、債権者に配当する趣旨なので、原則として裸傭船契約を継続履行する必要性が存在しない。それに対して、再建型手続の場合、運送能力を維持するために、裸傭船契約の履行継続を選択する余地がある。

第二に、ファイナンス・リース契約の履行程度である。ファイナンス・リース契約というものは、ユーザーが分割払いの方法でリース会社にリース料を支払い、最終的にリース物件の所有権を取得する実質を持つ⁶。そのため、ユーザーが50パーセントないし大半のリース料を支払った場合、契約履行を選択したほうが得である。そうすると、契約解除によって生じる債務不履行の巨額賠償を避けるだけでなく、少ないリース料の支払いをもって、船舶の所有権を取得し、既に支払ったリース料を回収できない難局を回避する。ファイナンス・リース契約に関する管財人の選択権行使は、倒産手続の類型に影響されない。しかし、裸傭船契約は異なる。清算型倒産手続の場合、貨物運送の任務がまだ完遂していな

⁵ 王欣新『倒産法前沿問題思弁』(法律出版社、2017年版)122頁。

⁶ 馬俊駒、余延滿『民法原論』(法律出版社、2010年版)890頁。

い状況を除いて、管財人は、裸傭船契約を解除すべきである。契約の解除により、債務者の資金繰りが改善され、船員の賃料等の管理費用を削減できる。

第三に、債務者の将来の主たる事業である。会社更生手続及び破産和解手続に限っては、債務者の主たる業務が考慮されるべきである。具体的に、債務者の将来の主たる業務が海運業である場合、倒産手続が完成してからも、必要不可欠な運送能力を保持し、企業の競争力を維持するために、傭船契約の履行を選択すべきであろう。

(二) 貨物運送契約

第一に、倒産手続の種類である。清算型倒産手続の場合、債務者の法人格が将来において「消滅するので、貨物運送契約は最終的に解除されることになる。しかし、企業破産法は、会社更生手続及び破産和解手続に限って特定種類の契約の履行選択を許すという制限を設けているわけではない。そのため、仮に清算型倒産手続であっても、貨物運送契約の履行が債務者の財産を増加し、またはその損失を軽減できれば、管財人は、財産換価がなされるまで、履行を選択して、債務者利益の最大化を図る。

第二に、債務者の将来の主たる事業である。会社更生手続及び破産和解手続に限っては、債務者の主たる業務が考慮されるべきである。具体的に、債務者の将来の主たる業務が海運業である場合、既存の顧客を引き止めて、倒産手続が完了する際に迅速に営業を回復するために、傭船契約の履行を選択すべきであろう。

(三) 「営業の継続」の該当性

企業破産法第 25 条、第 26 条及び第 69 条によると、第一回債権者会議の開催前に、管財人は、債務者の営業の継続または契約の履行・解除を選択する際には、裁判所の許可を得なければならない。第一回債権者会議の開催後には、管財人は債務者の営業を継続するかについて権限を持たない。契約の履行・解除の選択については引き続き権限を有するが、債権者委員会または（債権者委員会を設置しない場合は）裁判所に報告しなければならない。ところで、海運企業は、顧客に対して船舶運送サービスを提供することを主たる業務とするので、大口の貨物運送業務がその中心的な営業である。そうすると、貨物運送契約の履行・解除の選択は、単なる「契約の履行・解除」の選択問題だけではなく、「営業の継続」の問題に結びつくのではないかと、という問題が生じる。仮に「営業の継続」に該当する場合、裁判所の許可を得なければならない。この問題について、筆者は、海運企業にとって、貨物運送契約の履行を選択することは、事実上、営業の継続に該当すると考える。倒産前に締結した貨物運送契約が双方未履行であり、かつ管財人が裁判所に対して履行の継続を許可するように申し立てたとき、契約の履行選択のみならず、「営業の継続」の問題として、裁判所による許可の対象となると考えるべきである。

(四) 外国法の適用に関する契約条項の効力

運送能力を高めるための傭船契約であっても、主たる営業が依拠する貨物運送契約であっても、いずれも国際性が強い契約なので、外国法を適用する条項を契約に盛り込むことは十分に考えられる。筆者の経験からすれば、イギリス法を適用することが主流である。そのため、倒産手続において、中国の管財人が中国企業破産法第 18 条に基づいて、契約の解除または履行を選択することができるかは、海運会社倒産事件にとって、重要な問題である。

筆者は、仮に契約の当事者が契約に外国法の適用に関する条項を盛り込んで、中国法の適用を明確に排除したとしても、管財人の選択権を制限することができず、管財人は、企業破産法第 18 条に基づいて、契約の履行または解除を選択することができる。理由は次のとおりである。すなわち、双方未履行双務

契約を精査し、その履行または解除を選択することは、管財人の法的責務である。この責務に基づき、管財人は、債務者のすべての契約を精査・判断しなければならない。管財人は中国企業破産法の定める職務を遂行すべきであり、特定の契約に外国法の適用に関する条項を盛り込んだことだけで、例外が認められるのではない。さらに、管財人は、外国法の適用に関する条項を盛り込んだ契約について、履行・解除の選択をしない場合、契約の効力に矛盾が生じることがある。つまり、企業破産法第 18 条によれば、管財人が履行を選択しない契約は解除されたと見なされる。しかし、一方、外国法の適用に関する条項を盛り込んだ契約が選択した外国法によると、管財人が履行を選択しない場合は履行選択と見なされることがある。この場合に、仮に契約の準拠法が認めるとおり、履行が選択されたと理解しても、その契約に基づく代金の支払請求権は、中国企業破産法における共益債権になるわけではない。事実上、契約の履行が不可能となる。但し、筆者は、管財人の選択権は契約の準拠法に影響されないと主張するが、選択権行使の結果が契約相手方を当然に拘束できるとは思われない。けだし、管財人がある契約の履行または解除に関して選択権を行使した結果が、契約相手方の期待と異なる場合、契約相手方は当該契約の規定に基づいて、外国において訴訟または仲裁を起こして、管財人の選択に対抗しようとすることができる。この場合、管財人は、さらに当該訴訟または仲裁の結果を受け入れるかどうかを、自ら選択できる権限がある。言い換えれば、管財人は契約の履行・解除を選択する権利を有するのに対して、契約相手方はその選択を受け入れない権利がある。この二つの権利は別の次元のものであり、混同してはならない。

四、優先権の問題

企業破産法第 109 条、第 113 条は、倒産手続における債権の弁済順位を設けている。一方、海運業界は百年以上の歴史において、古くて特徴のある業界ルールを形成している。その中、いくつかの優先権ルールは、企業破産法の定めるルールと衝突することがありうる。

(一) 海商法と企業破産法における権利優先順位の衝突

企業破産法と海商法は、優先権ルールに関して、極めて目立つ対立が生じている⁷。そのうち、「船長、船員及びその他船上職員が法律、行政法規または労働契約に基づく給与、その他労働報酬、解雇補償及び社会保険費用に関する給付請求」が企業破産法第 113 条の弁済順位と一致することを除いて、ほぼすべての弁済順位が対立している。

(二) 順位衝突の解決策

1、Bunter 原則の適用

企業破産法は債務整理のための特別法であるが、倒産法とその他法律との関係を調整する際に、「非倒産法を尊重する」という Bunter 原則を厳守すべきだと思われる⁸。すなわち、倒産法に特別の規定があ

⁷ 海商法の定める優先権順位は次のものである。(1) 船舶優先権の行使により生じる訴訟費用、船舶の保管・競売及び競売代金の配当に関する費用、海事請求人の共同利益のために支出したその他の費用、(2) 船長、船員及びその他船上職員が法律、行政法規または労働契約に基づく給与、その他労働報酬、解雇補償及び社会保険費用に関する給付請求、(3) 船舶の運行中に発生した人的被害に関する賠償請求、(4) 船舶税、港費及びその他費用、(5) 海難救助の救助費用に関する給付請求、(6) 船舶の運行中に発生した財産被害に関する賠償請求、(7) 船舶留置権の被担保債権、(8) 船舶抵当権の被担保債権。

⁸ Douglas G. Baird, *The Elements of Bankruptcy* 4th Edition, New York, Foundation Press, 2006, p. 87.

る場合を除いて、企業破産法は、その他法律が定めた既存のルールを恣意に変えることができない⁹。海商法が構築した優先権の枠組みは、法律が特に定めがある場合を除いて、海運会社の倒産事件において遵守されるべきである。これにより、海商法の定める優先順位が企業破産法のルールと衝突することがあるが、筆者は、海商法のルールを尊重し、それを倒産手続において貫徹したいと考える。

2、海運会社の倒産手続における優先弁済順位

以上の判断に基づき、海運会社の倒産手続において、三つの財産類型に応じた優先順位が考えられる。

(1) 特定の船舶

a、船舶優先権の行使により生じる訴訟費用、船舶の保管・競売及び競売代金の配当に関する費用、海事請求人の共同利益のために支出したその他の費用

b、船舶の運行中に発生した人的被害に関する賠償請求、

c、船舶税、港湾費及びその他費用

d、海難救助の救助費用に関する給付請求

e、船舶の運行中に発生した財産被害に関する賠償請求

f、船舶留置権

g、船舶抵当権

船舶の換価代金をもって、前記の優先的権利を弁済した後に残った部分は、一般債権者に弁済する。被担保債権のうち、優先的弁済を受けられなかった部分は、一般債権となる。

(2) 担保に供する非船舶資産

a、留置権

b、抵当権

船舶の換価代金をもって、前記の優先的権利を弁済した後に残った部分は、一般債権者に弁済する。被担保債権のうち、優先的弁済を受けられなかった部分は、一般債権となる。

(3) 優先権が存在しない船舶資産及びその他無担保資産

a、船長、船員及びその他船上職員が法律、行政法規または労働契約に基づく給与、その他労働報酬、解雇補償及び社会保険費用に関する給付請求

b、租税債権及び社会保険料債権

c、一般債権者に対する弁済（割合的弁済）

五、船舶差押えの解除と企業破産法第 19 条の衝突

企業破産法第 19 条によると、裁判所が倒産申立てを受理した後は、債務者財産に対する保全処分はすべて解除され、強制執行手続はすべて中止される。それに対して、海事訴訟特別手続法第 21 条は、船舶差押えが許される計 22 種類の海事請求を規定している。差押えは保全処分の一つであるが、船舶に対して差押えを行った海事裁判所が、海運会社が倒産した時に、企業破産法第 19 条に基づいて差押えを解除すべきかは、現行法に明確な根拠が見つからず、理論及び実務において争いがある。筆者は、海運会社が倒産した時に、海事裁判所は企業破産法第 19 条に基づいて差押えを解除すべきだと主張する。理由は次のとおりである。

1、特別法の優越

⁹ 許徳風『破産法論——解釈と功能比較的視角』（北京大学出版社、2015 年）76 頁。

倒産手続は、全債権者の利益のために、債務者の全財産を対象とする包括的な債務弁済手続であり、個別債権者の利益のために行う強制執行手続または保全手続と異なる。その意味では、倒産手続は「王様の手続」として、個別債権を弁済するための手続を排除する排他性を有する。倒産手続の開始後には、強制執行手続などの個別弁済のための手続は中止される。すなわち、倒産事件の受理後に、全債権者に対する公平な弁済行為に違反する行為は許されない¹⁰。

企業破産法の立法目的は、企業に対する倒産手続を規律し、債権債務関係を公平に整理し、債権者と債務者の利益を適切に保護することである。すなわち、企業法人に対する倒産手続は、すべての企業法人を対象とし、企業法人である海運会社も例外ではない。それに対して、海商法及び海事訴訟特別法の立法目的は、海上運送または船舶等に関する法的秩序を調整し、各当事者の利益及び海事訴訟当事者の訴訟上の権利を守り、海上運送と経済貿易の発展に寄与することである¹¹。言い換えれば、海商法及び海事訴訟特別法は、通常時に海運会社が当事者となる場合に適用される法律であり、海運会社が債務者となる倒産手続においては、通常時の法律としての海商法及び海事訴訟特別法ではなく、特別法の企業破産法を適用すべきである。そのため、海運会社が倒産するとき、海事裁判所は、企業破産法を適用し、船舶に対する差押えを解除しなければならない。

2、企業破産法第 19 条に例外が設けられていない

企業破産法第 19 条は、裁判所が倒産申立てを受理した後に、債務者財産に対する保全処分を解除すべきであるとする。「早い者勝ち」という強制執行手続の弁済原則が、「全債権者の平等」を標榜する倒産手続と相容れないので、企業破産法の条文は、あえて「法律が別の定めがある場合、この限りではない」といった例外許容の文言を入れていない。裁判所が倒産申立てを受理した後は、債務者財産に対する保全処分はすべて解除されるべきである。船舶に対する差押えが保全処分の一つである以上、企業破産法第 19 条に拘束されるのは当然であろう。

3、船舶の差押中に生じた費用負担が解除を認めない理由に当たらない

船舶の差押中に生じた費用負担が倒産手続においてどのように配当を受けるかについて、明確な規定が存在しない。実務では、この問題を強調し、倒産手続において、船舶の差押えを解除すべきではないと主張する説がある。論者によると、倒産裁判所が倒産手続開始の申立てを受理してから、管財人が海事裁判所により差し押さえられた船舶の管理権限を引き受けるまで、管財人は、差押えにより生じた船舶保管費用を支払わなければならない。管財人が船舶保管費用を支払わない場合、海事裁判所は、船舶を競売して、船舶保管費用を徴収することができる¹²。

筆者は、船舶の差押中に生じた費用負担は、差押えの解除に支障をきたさないと主張したい。ただし、企業破産法の立法目的は、債務者の債権債務を集中的に処理することであり、債権の性質が実体法によって確定されなければならない。債権の弁済順位は、企業破産法第 113 条のルールに拠るべきである。船舶の差押中に生じた費用をどのように処遇するかは、たしかに船舶保管者の利益に影響を与えるが、その利益を保護するために、倒産手続ないし倒産制度の健全な運営に支障をきたすべきではない¹³。

¹⁰ 信鑫、王正宇「船舶拍賣與受償程式与破産程式的衝突和協調」大連海事裁判所サイト掲載、<http://dlhsfy.chinacourt.org/article/detail/2017/06/id/2892059.shtml>、2017 年 7 月 29 日アクセス。

¹¹ 海商法第 1 条「海上運送または船舶等に関する法的秩序を調整し、各当事者の利益を守り、海上運送と経済貿易の発展に寄与するために、本法を制定する」。海事訴訟特別手続法第 1 条「海事訴訟当事者の訴訟権利を守り、裁判所が事実を審査して、責任を究明して、法律を正確に適用して、海事事件を迅速に審理するために、本法を制定する」。

¹² 呉勝順「海事海商審判与破産事件的程序銜接」寧波海事裁判所編『海事司法論壇』2016 年 1 号。

¹³ 例えば、寧波海事法院(2015)甬海法温民執字 113 号事件では、寧波海事裁判所は、2013 年 7 月 11 日

また、船舶の差押中に生じる費用は、企業破産法による限り、共益債務共益債権または手続費用に該当する余地がないので、優先弁済を受けるべきではなく、あくまで通常の倒産債権にすぎない。倒産手続においては、船舶保管費用が既に確定された費用なので、船舶保管者は、債権の届出を行う必要がある。さらに、前記論者は、船舶保管者は留置権の行使により船舶保管費用の全額優先弁済を受ける地位にある、という重要な観点を漏らしていた。企業破産法第 37 条によると、裁判所が倒産手続の申立てを受理してから、管財人は、債務の弁済または担保の提供によって、質物もしくは留置物を取り戻すことができる。そのため、管財人が第三者により保管されている差押え船舶を取り戻そうとする場合、船舶保管者は留置権を行使できる。管財人は、留置物である船舶の市場価格の範囲内で船舶保管者の債権を全額弁済し、船舶を取り戻すことができる。いずれにしても、船舶の差押中に生じた費用負担は、問題とならない。

六、倒産手続の域外効力

自国の裁判所による倒産開始決定の効力を域外に及ぼせるには、域外裁判所が自国の倒産開始決定に対して、承認・執行を認めてもらう必要がある。そのため、倒産手続の域外における効力は、海運会社倒産にとって、最も複雑な問題である。けだし、海運会社が倒産した場合に、その自社船舶または備船は、世界各地の海上を航海していて、必ずしも倒産裁判所の所在国に位置するわけではない。この背景のもとで、倒産裁判所の決定が他の法域で承認・執行されることは、海運会社に対する倒産手続が全世界の債権者を平等に処遇できるか、そして倒産手続そのものが実効的かつ効率的に進行できるかに関わっている。本格的な分析を始める前に、まず中国における域外の倒産手続に対する承認・執行の現状、及び域外における中国の倒産手続に対する承認・執行の現状を整理しておく。

(一) 中国における国際倒産の法律と司法実務

1、中国の裁判所による域外倒産手続の承認

企業破産法第 5 条によると、中国は、国際倒産処理の枠組みを構築し、かつ制限された普及主義または修正された普及主義を採用したと評価できる¹⁴。

ただ、筆者の検索によれば、企業破産法の施行後、法律の施行されてからの期間が短いため、企業破産法に基づく域外の倒産手続を承認・執行する事案は僅かにしか存在しない¹⁵。「北泰自動車工業ホールディングス株式会社が香港特別行政区裁判所による命令の承認を申し立てる事件に関する回答」([2011]民四他字第 19 号)において、最高人民法院は、香港特別行政区高等裁判所による清算命令が最高人民法院「中国大陸と香港特別行政区の間に合意管轄の民商事事件の判決を相互に承認・執行する協定」の定める「相互に承認・執行できる判決」に含まれないと判断し、香港特別行政区高等裁判所による清算命

に、温州市において「盛案達 68」船を差し押さえて、保管者を指定した。同年 12 月に、広西チワン族自治区某中級人民法院は、船舶の所有者に対する会社更生手続の開始を決定した。管財人は、寧波海事法院に対して、船舶の差し押さえを解除するように申し立てたが、船舶の保管者は、保管費用の未払いを理由に差し押さへの解除に反対していた。その後、長期間の調整にもかかわらず、両者の主張が合わず、本件船舶が長期的に差し押さえられた状況となり、保管費用とリストが増大するばかりであった。

¹⁴ 張玲「跨境破産国際合作的模式」甘肅政法學院學報 2009 年 1 号。

¹⁵ データベースで検索した結果によると、二つの事案がある。まず、「b&t ceramic group s. r. l. 有限会社がイタリア某裁判所の倒産手続に対する承認の申立て」事件において、広東省仏山市中級人民法院は、2011 年 11 月 13 日に、「中華人民共和國とイタリア共和国の民事執行協力に関する条約」に基づいて、(1)イタリア・ミラノ裁判所が 1997 年 10 月 24 日に下した第 62673 号破産判決の効力を承認し、(2)イタリア・ミラノ裁判所が 1999 年 9 月 30 日に下した民事判決の効力を認めた。次に、湖北省武漢市中級人民法院は、某事件において、ドイツ裁判所による倒産手続を承認したが、(これは企業破産法ではなく、民事訴訟法の条文を引用してのものだった現行の企業破産法制定前の事例)。

令に対する承認を棄却した。

現状では、企業破産法が域外の倒産判決、決定に対する制限された承認・執行を規定し、国際倒産制度の初歩的な枠組みを構築したにもかかわらず、司法実務の経験不足や詳細な法的ルールの不在などにより、実務では、域外の倒産手続が中国（大陸）で承認・執行を認められた前例はまだ見られない¹⁶。但し、未来はそう悲観的ではない。国際倒産事件がますます多くなるに伴い、中国の理論と実務は、国際倒産の重要性を重視し、その枠組みを健全化しようとする動きが顕著に見られる。筆者は、これらの成果がそう遠くない将来に実現できると信じる。

2、域外の裁判所による中国倒産手続の承認

企業破産法の施行前に、広東省高級人民法院が審理した広東国際信託投資公司倒産事件において、広東省高級人民法院の倒産決定は、当時の香港高等裁判所により判決の形で承認・協力を受けた。当事件の香港債権者に対しては、香港にある広東国際信託投資公司の財産に対する差押えが禁止された¹⁷。

企業破産法の施行後に、2014年8月12日に、アメリカ・ニュージャージー州倒産裁判所の Gloria M. Burns 判事は、中国浙江省尖山光電株式会社の管財人の申立てを許可し、同社に対する中国の倒産手続を、アメリカ連邦倒産法第15章の定める「外国主手続」として認めて、アメリカでの効力を承認した。これは、中国大陸の倒産手続がアメリカで効力を認められた初めての事案である¹⁸。

（二）域外における中国の倒産決定の承認・執行—注意すべき点

前述のとおり、企業破産法第5条は、国際倒産制度の初歩的な枠組みを構築したが、その細部には改善すべき余地が大きくある。筆者は、UNCITRAL 国際倒産モデル法が採用されるまで、中国の裁判所が国内の海運会社に対する倒産手続を開始した場合、域外における承認、執行を見据えて次の要点を重視すべきである¹⁹。

- 1、債務者である海運会社は、倒産裁判所との間に密接な関連があるかどうか
- 2、既に開始された倒産手続は、全債権者にとって公平であるかどうか
- 3、手続の正当性
- 4、域外の裁判所には「公共利益の原則」など、承認・執行を拒否する理由があるかどうか

七、海運企業の倒産に関する特殊問題の未来展望

（一）国際倒産モデル法の規定の採用

¹⁶ 韓進海運倒産事件では、韓進海運が中国に営業所を構え、かつ財産を有するが、韓進海運倒産事件の管財人は、中国の裁判所に対して韓国の倒産手続の承認・執行を申し立てなかった。韓進海運の中国債権者は、中国法に基づいて権利を行使し、韓国の手続に参加しなかった。例えば、2016年1月23日に、上海海事法院は16件の韓進海運倒産事件の関連事件を審決し、その訴額が計2.1億人民元であった。すなわち、韓進海運の倒産後に、中国にいる債権者は、韓国の手続に参加しない代わりに、中国で訴訟を提起し、中国における韓進海運の財産から個別弁済を受けた。

¹⁷ 本事件に関する評釈は、石静霞「我国破産程序域外効力的実例分析—評香港高等法院对『広信』破産程序的承認」政法論壇2002年3号参照。

¹⁸ 石静霞、黄円円「中美跨界破産合作里程碑—『尖山光電案』評析」法律適用2017年4号。

¹⁹ 石静霞、黄円円「跨界破産中的承与救済制度—基于『韓進破産案』的觀察与分析」中国人民大学学报2017年2号。韓進海運倒産事件において、韓国・ソウル中央裁判所が倒産決定を下した後に、同事件の管財人は、アメリカ、イギリス、ドイツ、日本、オーストラリア、カナダやシンガポールなどの裁判所に対して、韓国の倒産手続の承認・執行を申し立てた。前記すべての国の裁判所は、韓国の管財人の申立てを認めて、韓国の倒産を承認したうえ、自国における韓進海運に対する執行の協力を行った。

国際倒産モデル法は、国際倒産事件において、すべての債権者やその他当事者の法的利益を平等に保護することを趣旨とし、国際倒産問題の国際協調に非常に有益な打開策を提供している。国際倒産モデル法は、国際社会が倒産法と海商法の衝突を解決し、国際倒産の問題をめぐる国際協力の結晶であり、1997年の策定以来、アメリカ、日本、オーストラリア、南アフリカ、イギリス、ベルギーや韓国など、計41ヶ国・43法域に採用された。国際倒産モデル法の採用は、世界の潮流と言えよう。さらに、2016年9月のG20杭州サミットにおいて、習近平国家主席とオバマ・前大統領が会談し、倒産分野の中米協力が確認された。「中米首脳杭州会談の成果リスト」は、倒産制度の健全化を国家戦略のレベルに引き上げ、倒産制度はもはや重要な外交課題となっている。

「一帯一路」戦略のさらなる推進に伴い、中国と沿線国家との経済交流がますます頻繁となり、国際倒産事件の数が増大しつづけていくであろう。そういった背景のもとで、国際倒産制度の健全化は、中国の国益に寄与すると考えられる。国内と国外の当事者を平等に保護し、法治化・国際化・利便化が実現された経営環境を整えるために、中国は、企業破産法の枠組みのもとで、国際倒産モデル法の諸規定を参照して、国際倒産の司法協力を推し進めなければならない。

(二) 「一帯一路」戦略のもとで「最恵国待遇の推定」原則を採用する

中国は、国際倒産の初歩的な枠組みを既に構築し、すなわち、企業破産法第5条によると、中国の裁判所が域外手続を承認する要件として、中国と域外手続の所在国との間に、両国間もしくは多国間の条約が存在し、または互惠の関係が認められることを要する。いま現在、中国は計20ヶ国以上の国との間に民事・商事分野の司法協力条約が存在するが²⁰、国際倒産に関する多国間条約に全く参加していない。その故に、二国間の民事・商事司法協力条約が締結された20ヶ国の管財人が中国の裁判所に対して、倒産手続の承認・執行を申し立てる場合、中国の裁判所は、両国の条約に基づいて審理することができるが、二国間の条約が存在しない国、及び倒産手続の承認・執行を排除した二国間条約の相手国の管財人が中国の裁判所に対して、倒産手続の承認・執行を申し立てる場合、域外手続を承認する要件たる互惠の関係（相互の原則）は非常に重要な役割を果たすであろう。最恵国待遇の推定とは、自国裁判所の手続に対する承認・執行が他国の裁判所に認めなかったことを証明されない限り、両国の間に互惠関係が存在すると推定し、相手国より先に域外の手続を承認・執行すべきことである。

この問題に関して、最高人民法院「人民法院が『一帯一路』の建設に司法サービス及び法的保障を提供する意見」（法発[2015]9号）は「最恵国待遇の推定」を採用したと評価できる。同意見によれば、中国と「一帯一路」の沿線国家との国際司法協力を強化するために、二国間の司法協力条約が存在しない場合に、中国の裁判所は、条件が熟するとき、相手国の当事者に司法協力を与えて、両国間の互惠関係の形成を積極的に醸成すべきであるとした。こういう背景のもとで、海運会社の国際倒産事件において、中国の裁判所は、「最恵国待遇の推定」を採用し、国際倒産の国際協力を推し進めるであろう。

（翻訳者：中国政法大学民商経済法学部専任講師・史明洲）

²⁰ そのうち、「中華人民共和国とスペイン王国の民事・商事司法協力に関する条約」は、倒産分野の承認・執行を明確に排除した。また、「中華人民共和国と大韓民国の民事・商事司法協力に関する条約」、「中華人民共和国とシンガポール共和国の民事・商事司法協力に関する条約」は、仲裁判断の承認・執行しか認めなかった。