

航空会社の更生手続における若干の法的問題の分析

ZHAO Kuncheng(趙 坤 成) 、 Partner 、 King & Wood Mallesons ¹

世界の航空輸送業界は、過去数年間にわたって急速な発展を保ち続けてきたが²、2020年以降、新型コロナウイルスの影響により、世界の航空業界は大きな打撃を受けている。各航空会社の国際線は一時的に欠航となり、国内線の再開も遅れている。そのうえ、多くの飛行機が駐機したままの状態であり、収入が激減している。一方で、飛行機の賃料などのコストが高止まりしているため、各航空会社に大きなダメージを与えていた。

この前例のない危機に直面する大手の航空会社や中小規模の航空会社は総じて身を守るのが困難となり、持続可能な安定経営は重大な不確実性が存在している。現在に至るまで、世界中の多くの航空会社が破産または倒産を申請している³。2021年において中国四大航空会社のひとつである海航集団の傘下航空会社、貨物航空会社及び道通会社が正式に破産手続きに入ってきた。中国の倒産実務では、航空会社に関する更生事例は比較的稀であるが、市場の注目を集めている。航空会社が取得した資格、承認された路線や時刻及び育成された航空機パイロットなどの専門家は、当該更生の価値を集中的に表現しており、更生手続において営業継続などの方式で保護されるべきである。一方で、航空会社が更生過程で存在しておる契約の履行に関する対策、ファイナンスリースなど債権確定等の問題には、特別な配慮と慎重な対応が必要である。

一、航空会社の更生価値とその維持について

中国法では、破産制度により航空会社は一般企業として規制されている。具体的には「企業破産法」や「民用航空法」等の法令は、航空会社の破産手続きの開始や破産案件の受理に関して特別な規定が設けられておらず、規制上では航空会社の破産に関する報告義務という柔軟な行政規制の要求が存在するのみである⁴。それに対し、民間航空輸送業は公共利益や航空安全に関わることから、航空会社への参入障壁は非常に高く、行政部門は航空会社の存続と運営に関してより高い監督管理を要求している。この点から言うと、航空会社は極めて高い更生価値や経営継続価値を有しており、更生手続において航空会社の更生価値を維持するために、航空会社は経営継続及び財産と営業事務の自己管理を原則とすべきである。

(一) 航空会社の更生価値の集中的な反映

¹ 翻訳：席修挙，早稲田大学法学研究科博士二年生。

² 王瀟雨、黄興利「国際航空運送協会：コロナダメージ 2020年に1,260億米ドル以上の損失が発生 航空業界の構えが再構築」、『華夏時報』、2021年8月12日。

³ 21世紀経済報道「四ヶ月で17社の航社が破産 コロナによる世界的な航空難」、2020年5月30日。

⁴ 交通運輸部による「公共航空運送企業経営許可規定」第36条は、公共航空運送企業は破産申請または申請された日から10日以内に民航局及び主運営基地空港の所在する民航地区管理局に報告しなければならない、また、毎月民航局及び民航地区管理局に状況報告を提出するものとする規定している。

民間航空輸送業の強い監督管理属性に基づき、航空会社が取得した資格、承認された路線や時刻、育成された航空機パイロットなどの専門家は、当該航空会社の更生価値を集中的に反映する要素である。

まず、航空会社の資質は希少性がある。航空会社は設立当初から厳しい監督管理を受けており、設立条件は非常に厳しいと言える。⁵ 中国民間航空総局（以下“民航総局”という。）による発表された2021年6月付きの「2020年民間航空業界発展統計公報」によると、2020年末までに通用航空経営許可書を取得した通用航空企業は523社のみである⁶。「民用航空法」や「公共航空会社経営許可規定」等の関連規定によれば、民航総局は、公共航空会社の設立認可及び経営許可に責任を負い、複雑な申請と審査を行った後、申請者に公共航空会社の経営許可証を発行することができる。従って、債務危機に陥った航空会社は清算によって市場から撤退する場合、資源の大きな浪費に繋がることになる。資源を最大限度に活用する観点から考えると、航空会社はより高い更生価値を持っている。

路線と時刻も航空会社の重要な更生価値をなすものである。「中国民用航空国内路線経営許可規定」および「中国民航国内線便評価規則」では、民航総局及び民航地区管理局は路線に対して認可及び登録管理を実施し⁷、旅客路線への経営許可または運行中の路線に便数を追加するには申請と認可を経なければならないと規定している。一般的に言えば、航空会社が更生手続に入ったとしても、承認された路線の有効性には影響を及ぼさず、航空会社は相変わらず正常に運行することができる。一方で、別の視点から見ると、航空会社の更生により、会社の経営継続を確保し、承認された路線を最大限に活用することができ、民衆の移動にも有益である。

航空機のパイロットなどの専門家を持続的に育成するために、航空会社は大量の前期投入が必要である。民間航空機のパイロットは、長期間にわたって育成され後、関連する資格要件に適合し、かつ航空機を操縦することができる。従って、航空会社はパイロットの育成または獲得するために高いコストを負担している。航空会社を更生によって復活させると、専門家チームの安定性を維持し、飛行の安全確保に資すると考えられる。

（二）航空会社は更生期間において経営継続を原則とすべきである

⁵ 『公共航空運送企業の経営許可に関する規定』第六条により、公共航空運送事業を設ける企業は下記の条件を満たすものとする。

- （一） 購入またはリースされた関連要件に合致する民間航空機は三機以上であること。
- （二） 企業の全体的な経営管理を担当する主要責任者は、公共航空運送企業を管理する能力を備えなければならない。かつ飛行、航空機のメンテナンスおよびその他の専門技術の仕事を主管する責任者は、民間航空規章による相応の要求に適合し、企業の法的代表者は中国籍を有する国民でなければならない。
- （三） 民間航空規章による要件を満たす専門技術者を配置すること。
- （四） 国務院が定める登録資本金の最低額を下回らないこと。
- （五） 運営に必要な基地空港及びその他の固定経営場所と設備を有すること。
- （六） その他の民航総局に定められる必要条件であること。

⁶ <http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202106/P020210610582600192012.pdf>

⁷ 「中国民用航空国内路線経営許可規定」第六条により、民航総局は、地域航空路線に対して経営許可の承認と登録管理を実施し、全国国内の路線経営に監督・管理を行うものとする。民航地区管理局は、その管轄区域内の路線に対して経営許可の承認と登録管理を実施し、その管轄区域内におけるすべての路線経営に監督・管理を行うものとする。

「企業破産法」および「全国裁判所民商事裁判工作会議議事録」等の関連規定に基づき、航空会社は更生期間において裁判所による許可を得て経営を継続することができる。同時に、航空会社の財産および営業業務の自己管理がその経営継続に資するものであり、且つ航空会社の内部管理が依然として正常に機能しており、隠匿、財産の譲渡、その他の債権者の利益を著しく害する行為がない場合、裁判所は管理者の監督の下で航空会社の財産および業務の自己管理を承認することができる。実務上では、航空会社の経営は公共の利益に係わり、かつ休業コストが高いなどの特殊事情を考慮することから、航空会社の更生価値を維持するために、更生期間において原則として経営を継続すべきである。それとともに、経営継続を行う場合、航空会社の日常的な管理・運営には非常に高度な専門性を要求するため、経営継続期間中において元経営陣の専門的な力を十分に発揮すべきである。、管理者の監督下で航空会社が財産や営業事務を自ら管理することを承認するには、企業の経営継続価値や更生価値を維持することに資すると考えられる。

航空安全は航空会社の正常な運営の基礎と第一要務であることを強調しておく必要がある。更生手続に入ったの航空会社について、裁判所が経営継続及び財産と営業事務の自己管理に関する条件を満たすか否かを審査する際に、航空安全に着目点を置くべき、航空安全制度を貫徹・徹底的に施行できるか否か、及び既存の管理・運営チームが航空安全に影響を及ぼす事情が存在するか否かを重点的に審査すべきである。裁判所は、更生期間における営業事務管理などの問題について、業界主管部門からの専門意見を適切に諮詢することができる。裁判所が航空会社の経営継続、財産および営業事務の自己管理を承認した後、管理者は更生期間において監督を強化すべきであるとともに、航空安全を確保するために業界主管部門の監督管理能力を十分に活用する必要がある。無論、管理者による管理モデルを採用場合、航空会社の専門的なニーズに適応するために管理者は、債務者の旧経営陣に引き続き経営の責任を依頼し、専門的な管理チームの力を十分に発揮させることができる。航空会社の専門性に対応する。

(三) 航空会社の経営継続と更生価値の維持との関係について

具体的に言うと、航空会社は更生期間において経営継続とその更生価値の維持との関係が以下四つの点に表れている。第一に、航空会社の経営価値および更生価値には、航空路線や時刻などの無形資産が含まれている。運航を一旦停止する場合、航空会社の経営価値および更生価値がひどく損なわれるため、航空路線や時刻などのリソースの圧縮やキャンセル、パイロットの流出及び市場シェアの低下に直結する可能性があり、更に航空会社の更生価値及び更生後の持続的発展と運営に損害を与えることになる。第二に、航空安全のニーズに基づき、パイロットは一定期間の飛行回数と飛行時間を維持する必要がある。当該要求も民用航空監督管理の重要な指標となっている。航空会社が長期間運航を停止すると、パイロットが基本的な飛行時間を維持することができなくなり、パイロットへの評価審査に不合格を招き、パイロットの育成に影響を与え、ひいては航空会社の価値に直接的な影響を与える。第三に、航空会社、特に旅客航空会社の運営は、公共交通機関による移動及び公共の利益に関わるため、一旦欠航すると、運営を停止すれば、特

定の路線の便の放出及び公衆の移動に影響を及ぼし、公共の利益を損害することになる。第四に、航空会社は営業停止期間中においてコストが増加する可能性がある。なぜならば、航空会社が運行を停止すれば、大量の飛行機を駐機せざるを得ず、通常通り飛行できなくなり、駐機期間中における飛行機のレンタル料や駐機料を継続的に支払い、コストが大幅に増加するからである。それによって、資産の減少を引き起こす可能性があり、事実上では債権者全体に不利益をもたらすからである。

上記から見ると、航空会社の更生価値を最大限に保障し、航空会社の経営潜在力を発揮するために、航空会社は更生期間において経営継続を基本原則とすべきであり、法定条件を満たす場合には、管理者の監督の下で財産および事業を自主的に管理すべきであると考えられる。

二、航空会社による未履行契約は特殊性が存在する

「企業破産法」および関連規則は、更生手続において債務者企業と契約相手の両方がいずれも契約の履行を完了していない場合の処理規則を規定している。債務者が更生手続に入る時点で両方のいずれも履行を完了していない当該契約について、実務上では「未履行契約」と呼ばれている。航空会社による業務は高度的な専門性と特殊性を有し、民用航空機の円滑な「天入り地落ち」(原文：上天落地)するには、多くの専門主体の保障と支持が必要であるため、航空会社の更生における未履行契約は特殊性が存在することを明らかになる。

(一) 航空会社には大量の待決定の涉外契約が存在する

航空会社の未履行契約は、その業務の国際化という特殊性を反映している。航空会社の未履行契約には主に航空機リース契約(オペレーティングリース)、航空資材供給契約、航空資材保障契約、技術サービス契約等の大量の涉外的要素を持つ契約が存在している。司法管轄権の制限により、特に契約において外国法を適用される準拠法とし、国外裁判所による訴訟または仲裁機関による仲裁を紛争解決方法とすることについて契約両方が合意に達した背景の下で、管財人による未履行契約に対する解除又は履行継続の決定を外国当事者が受け入れし、かつ実行するか否かは不確実である。更に、紛争が一旦発生する場合、国外の仲裁機関または裁判所は、案件を受理した裁判所が「企業破産法」に基づき下った裁定や決定を承認するか否か、または企業破産法(の下での手続自体)が承認されるか否かさえも不確実性がある。域外法令の不確実性に基づき、当該問題は管理者による決定に影響を与えることになる。

(二) 航空会社は大量の代替性のない可能性が高い契約相手に関連している

まず、航空会社の未履行契約はその業務専門化の特殊性を反映している。次に、航空会社の未履行契約は航空業界の特殊性を反映している。さらに、航空会社の未履行契約は、業界で優位な立場に置き、代替性がなく、かつ強力な価格交渉力を持つ多数の契約相手に係わっている。従って、当該契約相手と契約を解除する場合、航空会社の通常業務に直接な影響を与えることになる。この点から言うと、未履行契約の履行・不履行については、実情に応じて交渉・協議する必要がある。

航空会社の業務専門化は主に細分化業界での高度な専門性と特殊性に反映されている。具体的に言うと、一つ目は、航空機に直接関係するサービスプロバイダーは特殊性がある。航空燃料、航空情報、航空資材、ナビゲーションサービスなどの航空安全に関連するサービス契約について、相手方は通常に絶対的な優位性を持つ企業又は海外企業であることから、交渉が困難である。二つ目は、地上サービスサプライヤーは特殊性がある。航空機の離着陸や航空機の除氷などの専用サービスは空港より専属的に提供されている。離着陸などの地上サービスを提供する空港について、航空会社は実際に選択する権利を持っていない。また、空港のVIPルームサービスなどの航空会社が顧客基盤を維持することに係わる地上サービスサプライヤーについて、航空会社も選択する権利を持っていない。三つ目は、航空食品サービスサプライヤーは特殊性がある。ケータリングサービスを提供できる航空食品サービスサプライヤーが1社しかない場合、当該サプライヤーは業界で優位な立場に置くことから、航空会社は選択の余地はほぼなくなる。他方で、一部のフライトエリアで航空食品サービスサプライヤーの選択肢が広がり、航空会社も相対的に選択できるようになる。

三、航空会社によるファイナンスリース事業に起因する紛争の可能性

航空会社が資金調達のために、航空機のエンジンや航空機材をリース商品として使用しており、セールアンドリースバックによって資金調達を行うことは、航空業界で多く見られ、より高度な専門性も要求されている。航空会社の更生において、当該業務に係わる債権確定は、原則として「民法典」におけるファイナンスリースや担保に関する関連規定に従って認定されるべきであるが、より強い特殊性も存在しているので紛争を容易に引き起こすこともある。

(一) 航空機エンジンのファイナンスリースに関連して生じ得る紛争

「民用航空法」は、ランダムエンジンは民用航空機の一体不可分の一部であり、民用航空機の抵当権はエンジンまでに及ぶと規定している。同時に、民航局はランダムエンジンについて個別に抵当権設定登録を行う可能性はない。したがって、セールアンドリースバック業務の賃借人が、ファイナンスリース契約を締結する前に航空機全体に抵当権を設定した上で、セールアンドリースバックによって融資する場合、航空機全体に抵当権を設定した抵当権者の抵当権がファイナンスリース賃貸人の所有権と衝突し、紛争を引き起こすことになる。

(二) 航空機材のファイナンスリースに起因する紛争及び権利行使の苦境

航空資材の高額な回転部品は使用されると、民間航空機の一部となり、民間航空機とともに譲渡またはキャンセルされる場合、所有権が消滅し、賃貸人の所有権の実現とファイナンスリース債権の優先順位に直接な影響を与える。回転部品に引き換え、消耗部品は通常に個別のシリアルナンバーが設定されておらず、修理によって繰り返し使用することができない。消耗部品をファイナンスリースとする場合、賃貸人は引取権を行使する際に、リース商品の識別及び特定化できない問題に直面することになり、同じ種類のリース商品に対して異なる賃貸人の権利が競合する状況にもなりやすくなる。たとえリース商品が識別可能であっても、使用に伴う消耗が発生した

場合には、賃貸人は引取権を行使することができず、その債権は普通債権であると判断される可能性がある。

(三) ファイナンスリース業務において生じ得る権利の競合

賃貸人としてファイナンスリース会社は通常に外部資金調達も行っている。エンジンや航空機材のセールアンドリースバック業務において、各リース業務は通常に特定の融資銀行／ファクタリング会社に対応している。なお、賃貸人はファイナンスリース契約を締結する同時に、融資銀行とも賃料収益権に関する譲渡契約を締結している。又は、賃貸人はその後、ファクタリング会社と遡求権を含むファクタリング契約を締結し、一部の契約の下に賃借人は、前述の賃貸人が融資銀行又はファクタリング会社との間の融資契約に対して保証を提供する必要がある。賃借人としての航空会社が更生手続に入ると、賃貸人及びその背後にある資金提供者の両方も同時に賃貸人に対して権利を主張する可能性があり、債権確定に関する紛争を引き起こし、さらに派生訴訟を誘発する可能性がある。

四、クロスボーダー倒産問題について

航空会社の更生手続案件において、債務者企業のカロスボーダー性質により、生産経営設備の取得、地域間の実体運営、グローバルロジスティクス支援、さらにはクロスボーダー融資を行うなどの方面では、いずれも海外のエンティティと多くのつながりを持っており、かつクロスボーダー破産に関する典型的な問題に係わっていることから、国内で行われる司法手続に疎通と協調の課題をもらしてきた。

(一) 海外債権者権利の実現

「企業破産法」は、海外債権者が更生手続に参与する手続的権利及び実体的権利に対して専門的な規定を設けていないため、「民事訴訟法」、関連司法解釈及び第三国による司法支援文書などを参照し、法令規則を遵守する前提の下で海外債権者による届出の敷居を下げ、海外債権者が国内の更生手続に参与できるよう協力する必要がある。新型コロナウイルスが流行している背景では、裁判所及び管理人は更生手続の順調な進行を保障し、かつ海外債権者が国内の更生手続に参与するコストを削減するために便宜を供与すべきである。

航空会社と海外債権者との間に、本国法を適用しない涉外契約が大量に存在していることを鑑み、当該債権を審査する際に、国際私法の衝突と法律適用の問題を適切に処理すべき、国内及び国外の債権者に対して公平な取り扱いを確保する必要がある。本国の法律と案件を受理する法院の主体地位と司法権威を尊重し、国外債権の確定及び弁済等に対して同債同権の原則を厳守し、平等に取り扱い、平等に保護すべきである。一方で、意思自治の原則をできるだけ破らないように、当事者の意思を可能な限り尊重し、契約に合意された準拠法を厳格に適用すべきである。公平と効率の原則に基づき、債務者に対する海外で発効した判決・仲裁が法律の強行規定を違反せず、同時に案件を受理した法院の承認を得ることができ、且つ債務者自身も異議を唱えない場合

には、管理人は外国の債権者を国内での承認・執行手続を強行に完了させることを求める代わりに、海外で効力を有する判決・裁定の内容を直接に参照して、債権を確定することができる。

(二) 海外資産の処理

業務の国際性に基づいて、国際路線を運航する航空会社は、海外において直接的または間接的に一定の資産を保有している。「企業破産法」は、中国で開始された倒産手続は中華人民共和国の領域外にある債務者の財産に対して効力が発生すると規定しているため、国内航空会社が更生手続手続に入る時点で保有している国外にある資産も債務者の財産とみなされるべき、管理人によって統一に処理されることになる。しかし、航空会社が一旦更生手続手続に入ると、国外債権者は国外で当該資産に対する執行手続を開始する可能性がある。同時に、国内の更生手続の司法効力が事実上では、自動的に国外資産の所在する法域に及ぶことができず、国外資産所在地にある裁判所の承認を得る必要がある。したがって、国内更生手続が開始された後、国内手続の円滑な進行に影響を与えないために、航空会社の管理人は、国内更生手続および管理人の資格についての承認を積極的に国外裁判所に申請し、司法による援助を求めることができる。

上述したように、中国では航空会社の更生手続に関連する問題が市場からの注目を集め始めている。航空会社の資質、路線、専門家はその更生価値を集中的に表現しており、更生価値を最大限に維持するために、更生期間中において営業継続と財産と業務事務の自己管理を原則とすべきである。一方で、航空会社が更生過程で存在しておる未履行契約、ファイナンスリース、クロスボーダー倒産等の問題には、特別な配慮と慎重な対応が必要であると考えられる。