

解説

早稲田大学海法研究所外国海法研究会

中国における船会社の倒産に関わる問題点

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

- 第一 はじめに
- 第二 中国破産法の概要
- 第三 船会社の国内倒産
- 第四 船会社の国際倒産
- 第五 おわりに

第一 はじめに

中国では、法人（企業）倒産事件手続および海事事件手続は、ともに民事訴訟の特別手続である。法人倒産事件は、「中華人民共和国企業破産法」（以下「中国破産法」という。）および関係司法解釈に基づき審理され、倒産者所在地の人民法院が管轄権を有する。海事事件は、「海事訴訟特別手続法」（以下「海訴法」という。）および関係司法解釈に基づき審理され、海事法院が管轄権を有する。破産事件手続と海事事件手続は、それぞれ特別手続として独立して規律されているので、数多くの船会社が倒産した2013年以降、両手続の関係に関して様々な法的问题が生じている。一方、中国では、韓進海運倒産のような国際倒産事件の処理について、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）が制定した「国際倒産に関するモデル法」（UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency、以下「モデル法」という。）を採用しておらず、独自の制度で対応している。本稿では、中国における船会社の倒産手続上の問題点を国内倒産と国際倒産の両面から概観する。

第二 中国破産法の概要

1. 倒産制度の概要

中国破産法では、「破産」には、再建型手続と清算型手続の双方が含まれるので、日本でいう「倒産」に近い概念といえる¹。

中国破産法では、日本における「破産」に類似する清算型手続として「破産清算手続」、再建型手続として「重整手続」および「和解手続」が設けられている。「重整手続」は、担保権者を手続に取り込んでいること、重整計画案の決議が組ごとになされること、クラムダウンの規定が存在することなどの点から、日本の会社更生手続に類似している。そこで、本稿では、「更

¹ 中国破産法は法人倒産のみを規律しており、中国では個人破産を規律する法が欠如している。

生手続」と訳する。「和解手続」は、無担保一般債権のみを対象とする比較的容易な手続である²。本稿では、これら手続を総称して「倒産」と称する。

2. 倒産手続の概要

中国破産法は、手続開始の申立て、人民法院の受理、債権届出および債権者集会などについては、破産清算手続、更生手続および和解手続に共通の規定を設けている。

債務者は、破産清算手続、更生手続または和解手続のうちからいずれかの手続を選択して開始の申立てをすることができる。一方、債権者は、債務者が弁済期にある債務を弁済することができないときは、人民法院に対して債務者に対する破産清算手続または更生手続開始の申立てをすることができる（破産7条）。

- (1) 人民法院は、倒産申立ての受理を決定するとともに、管財人を選任しなければならない（破産13条）。
- (2) 人民法院は、債権届出期間と一回目の債権者集会の期日・場所などを既に知れたる債権者に通知し、公告を行わなければならない（破産14条）。
- (3) 倒産者の法定代表人（人民法院が承認する場合、財務管理人員およびその他経営管理人員も含む）は、倒産申立て受理の決定が倒産者に送達される日から倒産手続が完了するまでは、住所地から離れることができない。また、董事・監事・高級管理人員を新任することができない（破産15条）。
- (4) 倒産者が債権者に対して手続外で債務弁済をした場合、その弁済は無効となる（破産16条）。
- (5) 倒産者の債務者または倒産者の財産を所持する者は、管財人に対して債務を弁済または財産を交付しなければならない。これらの者が故意に上記規定に反し、倒産者に債務を弁済または財産を交付したことにより債権者が損害を被ったときはその責任を免れない（破産17条）。
- (5) 管財人は、倒産手続申立て受理前に締結し、倒産者およびその相手方が当該申立ての受理時においてともにその履行を完了していない契約について、解除または履行を選択することができる。管財人は、その決定を相手当事者に通知しなければならない。管財人が倒産手続申立て受理日から2か月以内に相手方に対して通知をしないか、または相手方から催告があるにもかかわらず30日以内に確答をしないときは、契約の解除をしたものとみなされる。また、管財人が契約の履行を決定したときは、相手方はその債務を履行しなければならない。ただし、相手方は管財人に担保の提供を要求することができる。管財人が担保を提供しない場合、契約の解除をしたものとみなされる（破産18条）。
- (6) 倒産者の財産に対する保全措置は全て解除され、執行手続は中止される（破産19条）。
- (7) 倒産手続申立て受理前において既に係属している倒産者に関する民事訴訟または仲裁手続は中止される。管財人が倒産者の財産の管理に着手した後、当該訴訟または仲裁手続は引き続き進行する（破産20条）。
- (8) 倒産者に関する民事訴訟は、倒産手続申立てを受理した人民法院に対して提起しなければ

² 中国破産法については、福岡真之介＝金春「中国倒産法の概要と実務」（2011）を参照。

ならない（破産 21 条）。

第三 船会社の国内倒産

1. 管轄

(1) 管轄に関する基本規定

倒産事件について管轄権を有するのは、倒産者所在地の人民法院である（破産 3 条）。船会社が倒産する場合、船舶、積載貨物または燃料油に対する保全、債権届出および執行などの海事事件が生じることが想定されるが、通常、これらの事件を管轄するのは、海事法院である³。さらに、人民法院において訴訟手続および執行手続が係属していても、船舶差押または競売手続については海事法院に委ねなければならない⁴。しかし、船会社が倒産する場合であっても、管轄権を有するのは原則とおりに人民法院であり、ただ、倒産申立てを受理する人民法院が倒産者に関する海事事件に対して管轄権を行使できない場合、上級人民法院の指定に基づき海事法院が事件を管轄することが考えられる（「最高人民法院による中華人民共和国企業破産法に関する若干問題の規定（二）」47 条および民訴 37 条）⁵。

(2) 倒産申立て受理前の海事事件の管轄権

倒産申立て受理により中止処分となる民事訴訟または仲裁手続について、管財人が倒産者の財産管理に着手した後、当該訴訟または仲裁手続は引き続き進行する（破産 20 条）。この訴訟と仲裁手続には海事法院における訴訟をはじめとして、国内外の訴訟と仲裁手続を含むと解されるが、外国の訴訟と仲裁手続に関しては、必ずしも当該規定とおりに管財人が対応しているわけではない。また、審理を再開するとき、海事法院は、管財人に対して債権届出を行うよう訴訟当事者に告知する必要がある。

(3) 倒産申立て受理後の海事事件の管轄権

人民法院が倒産申立てを受理した後は、原則として当該法院が倒産者に関する訴訟について専属的に管轄権を有するところ（破産 21 条）、海事事件などについては、上級法院⁶に管轄を指定させることが可能である（「最高人民法院による中華人民共和国企業破産法に関する若干問題の規定（二）」47 条 2 項）。

海事法院は、海事事件の処理に関して豊富な経験を有しているが、倒産者の倒産申立てを受理した人民法院が上級法院に管轄の指定を請求しない限り、直ちには倒産者に関する海事事件を管轄することはできない。

また、倒産事件においては、一旦海事法院が上級法院の指定に従って海事事件について管轄権を有することとなった場合、他の地域で生じた海事事件についても当該海事法院に管轄権を

³ 兩宮正啓＝李剛＝方懿「中国における海事事件の裁判管轄」本誌 231 号 31 頁以下参照。

⁴ 張秀娟＝劉佳濤「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」本誌 220 号 58 頁参照。

⁵ この点につき、海事事件であれば海事法院が管轄すべきとする学説と倒産申立てを受理する人民法院が海事事件に対応する能力がなく、自ら上級法院に管轄指定を請求するとき、海事法院がその指定に従って事件を管轄できるとする学説がある。

⁶ 「上級法院」とは、通常、倒産申立てを受理する法院と指定される海事法院の共通の上級法院を指す。海事法院は、全ての省に設置されていないので、倒産申立てを受理する人民法院と海事法院が同一の省級行政区域に所在しないときには、最高人民法院が共通上級法院となる場合がある。

認めることが考えられる。

(4) 債権届出・確認、財産保全および執行事件の管轄

人民法院は倒産申立てを受理した後、集中管轄の原則に従って、債権届出・確認、財産保全および執行事件も管轄する。

債権者は人民法院が定める届出期間内に管財人に対して債権届出を行わなければならない(破産 48 条)。海事法院が船舶競売手続開始を決定し、または海事賠償責任制限基金設立の申立てを受理した場合、海訴法 111 条または 112 条に基づき債権届出の公告を行った後、債権者は当該公告期間内に船舶競売または特定な海事事故に対する債権について、海事法院ではなく管財人に対して債権を届出なければならない。

破産管財人が届出債権を確認した後、海事賠償責任制限と同様、原則として権利確定訴訟によって債権の存否等が確定する⁷。

2. 担保物権の実行

(1) 担保物権の優先性

倒産者が所有する特定財産に対し担保物権を有する債権者は、当該目的財産から優先的に弁済を受ける権利を有する(破産 109 条)。中国では、船舶優先権、船舶留置権および船舶抵当権は担保物権とみなされるので、債権者はこれらの担保物権が付与される債権について目的船舶から優先的に弁済を受ける権利を有している⁸。

人民法院が倒産申立てを受理した後、管財人は債務弁済または債権者に認められる担保を提供して、質物または留置物を取り戻すことができる(破産 37 条)。

(2) 担保物権実行の中止

人民法院が倒産申立てを受理した後は、倒産者の財産に対する保全措置は解除され、執行手続は中止される(破産 19 条)。破産清算手続または和議手続においては、担保権の実行中止について例外が認められていない。更生手続においては、担保権の行使は一時中止されるが、担保目的物が損害を被る、またはその価値が著しく減少するおそれがあるため、担保権者の権利が害されるような場合には、担保権者は人民法院に対し担保権実行を求めることができる(破産 75 条 1 項)⁹。船舶優先権および船舶留置権の場合、担保権者が担保物を占有または管理していないと、即時に担保としての実効性を失うので、担保権を一時的にも中止してはならないであろう。

(3) 船舶優先権の実行

船舶優先権は、船舶優先権の目的船舶を差し押さえることにより行使しなければならない(海

⁷ 海事賠償責任限については、雨宮正啓=李剛=方懿「中国における海事賠償責任制限に関する法制度」本誌 237 号 40 頁以下参照

⁸ 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』(2014 年) 181 頁以下を参照。

⁹ 日本の破産および民事再生手続においては、担保権は別徐権として手続外での権利行使が認められているのに対し、会社更生手続においては、更生担保権として更生手続に取り込まれる。

商 28 条)。しかも、船舶優先権を有する海事債権が、その船舶優先権が発生してから 1 年以内に行使されないと、船舶優先権は消滅する（海商 29 条）。この期間は延長または中断することができない。一方、人民法院は、倒産申立ての受理を決定してから 25 日以内に、債権届出の期限、場所および注意事項について、既に知れたる債権者に通知し、または公告を行わなければならない（破産 14 条）。通常、届出期間は 30 日以上 3 か月以内とされる（破産 45 条）。船舶優先権者が当該期間内に債権を届出れば、当該債権が失権することはないが、船舶差押を実行しなければ、船舶優先権を確保することができない。しかし、人民法院が倒産申立てを受理した後は、倒産者の財産に対する保全措置は解除され、執行手続は中止されるので（破産 19 条）、船舶優先権者が海事法院に船舶差押を申立てても認められないおそれがある。海事法院は倒産申立ての状況を知らずに船舶差押を実行しても、その後倒産者（船舶所有者）またはその管財人による船舶解放申立てを認めて、船舶を解放することは十分にあり得る。この場合、目的船舶から優先的に弁済を受けられる船舶優先権者の権利をどのように実現させるかについて、実務上の難問となっている。

3. 船舶差押を行うときに生じる保管費用の負担

前述のとおり、人民法院が破産申立てを受理した後、債務者の財産に関わる保全措置は解除されなければならない（破産 19 条）。しかし、船舶はほかの財産と異なり、通常、差押えの間に継続的に費用が発生する。特に、中国では、船舶差押後に、船舶が強行的に出港することを防止するため、船舶に対する保管を第三者（例えば、中国人民武装警察部隊辺防部隊など）に依頼することが多い¹⁰。短時間で船舶の解放が行われなければ、膨大な保管費用が生じるおそれがある。船舶が長期間に渡って差し押さえられ、または債務者の再生手続きに時間を要する場合、管財人は、人民法院が破産申立てを受理した後、海事法院から差押えられている船舶を受け取る前の保管費用を決済すべきか否かについては、実務上問題となっている。

この点、2014 年 7 月、寧波海事法院は船員の申立てに応じて、温州港で M/V SHENGANDA 68 を差押えて、第三者に船舶の保管を依頼した。同年 12 月、広西欽州中級人民法院は、船舶所有者の更生手続申立てを受理した。管財人は寧波海事法院に船舶の解放を強く求めたが、保管費用の支払いについては法的な根拠がないとして拒否された。長期間にわたる執行異議と復議手続を経た結果、浙江省高級人民法院は 2016 年 5 月 26 日に船舶所有者の復議申立てを棄却し、寧波海事法院を通して本船を競売することを決定した。その後、競売代金から船舶差押、保管、鑑定および強制執行に要する費用を控除した残額を管財人が受領した。本件では、競売手続終結まで 2 年以上も要したので、約 200 万人民币の保管費用が発生した。

第四 船会社の国際倒産

1. 概説

船会社が運航する船舶が外航船の場合、船会社の活動は海外にもおよび、船会社が倒産する

¹⁰ 「船舶の差押および競売に関する中国最高人民法院の司法解釈」7 条には、「船舶が差し押さえられた期間については、船舶所有者または裸傭船者が当該船舶の管理を行うものとする。船舶所有者または裸傭船者が船舶に対する管理義務を履行しない場合、海事法院は、第三者または海事債権者に委託し、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、船舶所有者もしく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」と規定している。

場合には、それは国際倒産になるのが通常である¹¹。2016年8月に韓進海運が倒産した事件は、全世界の関連企業の活動に影響を与え、膨大な損失を与えた。当該事件を端緒に、中国では国際倒産が注目されるようになった。本稿では、中国の現行法を紹介しながら、韓進事件を例に船会社の国際倒産を検討する。

2. 国際倒産に関するモデル法

国際倒産の法制度としては、モデル法が最も広範に利用されている。モデル法は、1997年5月、国連国際商取引法委員会の第30回大会で採択された¹²。

モデル法は、国際条約のような強制力を有せず、各国が任意に採用するか否かを定めることができる。現時点において44か国(46法域)においてモデル法が採用されている¹³。日本では、2000年にモデル法を参考にした「外国倒産処理手続の承認援助法に関する法律」が成立し、同様に韓国では2006年に国内法が整備されたが、中国は現在でもモデル法を採用するに至っていない。

韓進倒産事件においては、ソウル地方裁判所は2016年9月2日に韓進に対して会社更生手続（日本における会社更生手続に類似する）開始を決定したが、東京地裁は同月5日に世界に先駆けて同手続を承認した。

3. 中国における外国倒産手続の承認と執行

中国はモデル法を採用していないので、中国の法院は外国倒産手続の承認と執行申立てを審理する際、常に以下の中国破産法5条2項に基づき、その可否を判断する。現時点まで、中国では本条項に基づいて外国の倒産手続を承認した例がない。

「外国裁判所の倒産事件に関する確定判決・決定について、債務者が中華人民共和国に財産を有する場合において、裁判所に対してその判決・決定の承認および執行の申立てがされたときは、裁判所は、中華人民共和国が締結もしくは参加した国際条約または相互保証の原則に基づいて審査し、中華人民共和国の法律の基本原則に反しないこと、国家主権・安全および社会公共利益を害しないこと、ならびに中華人民共和国国内における債権者の合法的な権利・利益を害しないとみなされるときは、当該判決・決定の承認および執行の決定をすることができる。」

外国倒産手続の承認は、積極的要件と消極的要件に基づき判断される。

(1) 積極的要件

① 国際条約

中国は国際倒産に関する多国間の条約に参加していないが、20か国以上の国と外国民事裁

¹¹ 日本における国際倒産に関しては、佐藤達朗＝雨宮正啓「船会社の経営破綻と実務対応」(2017) 29頁以下参照。

¹² モデル法の内容については、http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/insolvency/1997Model.html を参照〔最終閲覧：2018年8月30日〕を参照。

¹³ http://www.uncitral.org/uncitral/zh/uncitral_texts/insolvency/1997Model_status.html を参照〔最終閲覧：2018年8月30日〕。

判の判決・決定に対する承認・執行に関する二国間条約を締結している¹⁴。倒産申立てを承認する法律文書は民事裁判文書の一種なので、原則として、これら二国間条約に基づき倒産手続の承認と執行が決定される¹⁵。なお、中国は、日本および韓国との間ではこのような二国間条約を締結していない。

②相互保証の要件（互惠原則）

歴史の面から見ると、相互保証の要件は外国判決の承認と執行に関する国際慣例として、世界的に認められている。中国の司法実務では、長期間にわたり、厳格かつ実質的に相互保証の要件が適用されており、外国裁判所が先に中国の判決を承認しなければならないとされてきた¹⁶。

しかしながら、2015年7月に最高人民法院は「人民法院による「一带一路」の建設に対する司法服務と保障に関する若干意見」の発布により、相互保証の要件を柔軟化するよう意見を提言した。本意見は、沿線の国がまだ中国と司法協力協定を締結していない場合でも、国際司法協力の意向に基づき、相手国が中国の判決を承認することを承諾する場合、積極的に相互保証関係を構築するため、中国裁判所は先に相手国の当事者に対して司法協力を与えることを検討できるというものである。従って、現時点では「一带一路」の条件が付いてはいるが、今後中国は相互保証要件の適用を柔軟化させて、先に他国判決を承認することが期待される。

(2) 消極的要件

消極的要件として、①法律の基本原則に違反しない、②中国の国家主権、安全と社会公益を害しない、および③中国国内債権者の合法的な権利・利益を害しない。

上記①と②の要件は抽象な概念であり、裁判官が各事件の審理で具体化するものである。これらの要件は、国内の公益を害さないため重要な機能を有し、外国倒産手続の承認を制限するため、多数の国で採用されている¹⁷。

人民法院は、外国倒産手続を承認する際に、上記③のとおり、国内の債権者の利益保護を考慮している。外国倒産手続を承認する場合、国内の債権者の債権回収が害される可能性があるが、それ自体は「合法的な権利・利益を害する」とは言えないであろう。人民法院は、国内の債権者の合法的な権利・利益を保護するため、外国倒産手続において国内の債権者が公平に扱われた（例えば、送達方式、言語または債権者集会への参加手続など）かどうかということから判断すべきである¹⁸。

¹⁴ 張可心「中国における外国破産手続の承認と協力制度—韓進海運破産事件に基づく検討」『人民司法/応用』（2017年第19期）28頁を参照。

¹⁵ 中国破産法が施行される前、2001年に広東省佛山市中级人民法院は「中国とイタリアによる民事司法協力条約」に基づき、イタリアのミラノ裁判所が出した破産判決を承認した。劉建紅「イタリア裁判所による破産裁決に対する承認および執行申請」『中国法律』（2003）32頁を参照。

¹⁶ 王吉文「中国による外国判決の承認と執行に対する互惠原則—利益衡量方法を手段とする」『法学家』（2012年第6期）162頁を参照。

¹⁷ 張・前掲（注14）29頁を参照。

¹⁸ 鄭維煒「中国による国際倒産に関する法的問題に対する対応策の選択」『当代法学』（2012年第1期）129頁を参照。

4. 韓進倒産事件

(1) 中国債権者の対応

韓進の会社回生手続開始後間もなく、国内の債権者は人民法院において訴訟を多数提起した。海事法院は、2016年8月から2017年2月までの間に、韓進倒産事件に関する裁判手続を129件も受理した。そのうち、保全事件が40件、訴訟事件が89件で、請求総額は約10億人民元であった¹⁹。

中国における韓進の財産は、大凡以下のように処分された。

①韓進が所有または裸傭船している船舶に対する仮差押

これらの船舶は競売まで到らなかったが、債権者は船舶の仮差押を利用して、韓進と和解し弁済を受けた。

②韓進が所有または賃借しているコンテナの留置

コンテナの所有者が韓進ではなく、他の法人である場合、当該法人が発生した費用を支払った後、コンテナが引き渡された。コンテナを受け取る者がいなかった場合、留置権に基づく競売により債権を実現した。

③韓進に対する未払い運賃との相殺・保全

フレイトフォワードナーが様々な理由に基づき支払いを留保していた運送賃につき、韓進の運送賃請求権と韓進に対する債権とで相殺を行った、またはその他債権者が運送賃請求権を保全した。

④韓進が中国で投資した会社の株権の凍結

2018年5月に、中国浙江東邦修造船有限公司における韓進の株権は、寧波海事法院を通して凍結されて、その後1.71億人民元で競売された²⁰。

(2) 韓進の管財人の対応

韓進が隣国の韓国法人であることから、中国における業務は膨大であった。韓進の管財人は、倒産手続を有利に進めるためには、人民法院に対して倒産手続の承認と協力を申立てすべきであったが、実際には行わなかった。中国はモデル法を採用した国内法を規定しておらず、中国破産法の規定に基づき外国倒産手続を承認した先例がなかったため、韓進の管財人が中国の国際倒産に関する立法および司法実務に対して悲観的に判断したと思われる²¹。なお、韓進の子会社である韓進中国は一度破産清算手続を申し立てたが、その後直ちに取り下げた。現在、韓進中国は、法律上は存続している状態にある。

(3) 人民法院の立場

人民法院は、国内の債権者の権利・利益を保護するため、韓進倒産に関する事件で国内の債権者の動きを支持し、協力した。例えば、船舶（仮）差押においては、裸傭船の認定を緩和し

¹⁹ 張・前掲（注14）25頁を参照。

²⁰ 韓進海運は浙江東邦修造船有限公司に対する34%の株権を有する。詳細は https://sf.taobao.com/sf_item/567955491236.htm?spm=a213w.7398554.paiList.22.XSCWSi を参照〔最終閲覧：2018年8月30日〕。

²¹ 石静霞＝黄圆圆「国際倒産における承認および救済制度－韓進破産事件に基づく観察と分析」『中国人民大学学报』（2017年第2期）41頁を参照。

て、韓進の海外関連会社が所有する船舶²²は韓進に裸傭船されていると推定し、船舶差押を認めた²³。送達手続では、多くの人民法院は手続の円滑を考慮して、通常の外外交送達に代わり、子会社である韓進中国への送達を認めた²⁴。訴訟管轄では、韓進から管轄異議が提出されない限り、契約で合意された管轄条項にかかわらず、債権者による韓進に対する訴え提起を受理した²⁵。

第五 おわりに

中国では、国内破産事件と海事事件手続との調整について未解決な問題があり、今後の検討が待たれる。また、経済のグローバル化に伴って、中国が国際司法協力を積極的に取り組むことが予想される。海運業界は最もグローバルな産業であるが、海事事件についての国際司法協力の今後についても注視していきたい²⁶。

²² 裁判所は、「HANJIN」の標識、韓進の財産開示および船舶管理会社が韓進と同じ住所に登録しているなどの情報に基づき、船舶と韓進の関係を総合的に判断した。

²³ 法規定によると、責任者に所有または裸傭船される船舶しか（仮）差押えできない。雨宮正啓＝李剛＝方懿・「中国における船舶差押に関する法制度」本誌 229号 26頁。

²⁴ 例えば、上海海事法院、寧波海事法院、アモイ海事法院などは、韓進中国に対して直接送達した。一方、天津海事法院は、韓進に対して外交送達した。

²⁵ 中国においても法院の対応について異論を有する者は多い。すなわち、法院の対応により国内の債権者の利益をある程度保護することができたが、一方、外国における倒産手続を軽視し、特定の事件についてのみ中国現行法の解釈を緩和させることは、中国法制度の権威を害すると評価されるおそれがあるとの意見がある。

²⁶ ただし、短期間で中国の現状が変化することはないとの指摘がある。それは、中国は荷主大国でもあり同時に海運大国でもあるので、国内関係者間で様々な利益衝突が存在しており、この利益衝突のため、国際倒産にかかわらず如何なる法制度についても決断を躊躇する傾向にあることが理由とされている。さらに、中国の大手海運企業は国有企業に限られており、現時点で倒産の懸念がないため、他国の倒産手続を承認するだけの国際司法協力は必ずしも国益に合致しないことも理由として挙げられている。この点、王緯国「国際倒産の現状に関する注目すべき若干の問題に対する研究」『中国海商法研究』（2016年第4期）115頁を参照。