

航运企业破产案件管辖问题研究

● 张宝莲



[摘要] 海事海商法律与破产法律之间的冲突与交融问题一直是学术和实践关注的焦点,其中,航运企业破产案件的管辖问题尤为突出。东方造船集团有限公司破产清算案作为全国海事法院首例全面审理的航运企业破产清算案件,充分证明了海事法院审理航运破产案件的可行性和有效性。为了寻求解决航运企业破产案件管辖问题的最佳路径,本文将对现行航运企业破产案件的管辖制度进行深入探究,并考察实践中法院对此类案件的管辖适用情况,以期能够找到一条既符合法律原则又适应实践需要的管辖道路。

[关键词] 航运企业;破产案件;管辖

Q 一个司法案例引起的思考

宁波海事法院审结的东方造船集团有限公司破产清算案备受学界关注,该案作为全国海事法院审结的首起真正意义上的船企执行转破产清算案件,给予了对于航运企业破产案件管辖问题在司法上的最新回应。

(一)基本案情

在本案中,上海友合船舶服务有限公司在东方造船集团有限公司无法清偿到期债务且明显缺乏清偿能力后,向海事法院提出了破产清算申请。该申请经浙江省高级人民法院指定,由宁波海事法院正式受理,并指定了管理人负责破产事宜。随着破产程序的推进,因无人提供足额担保且无人申请和解或重整,宁波海事法院于2022年11月23日裁定宣告造船集团破产,并确认了破产财产分配方案。随后在破产财产全部分配完毕,管理人向法院申请终结破产程序后法院裁定终结,造船集团的破产清算工作正式结束。

(二)案例评析

在本案审理过程中,虽然东方造船集团的多艘船舶已被拍卖清偿优先债权,但仍有多件程序终结执行案件待处理。而随着本案破产程序的终结,这些执行案件得以实体终结,海事破产首案效果达成。本案的顺利审结标志着海事破产审判法院自实施海事审判“三合一”改革以来终于迈出了阶段性的一步。这不仅初步证明了海事法院审理海事破产案件的可行性,而且充分展现了海事法院在专业领域的优势,为海事、破产、执行等相关案件的协调处理以及涉海法律的统一实施提供了有力支持。同时,本案的成功审理也标志着海事破产审判制度的初步确立,为海事法院未来开展海事破产审判工作奠定了坚实基础,为破解海事案件执行难题探

索了一条新路径。

Q 当前航运企业破产案件的管辖制度

航运企业破产案件的管辖问题涉及海事法院对破产案件的受理权限、破产申请受理前后海事海商纠纷案件管辖权的确定,以及破产受理后涉及破产企业的海事海商纠纷的管辖处理。这些问题可根据海事海商纠纷与破产申请受理的时间顺序,细分为破产受理前已经存在的以债务人作为诉讼当事人但尚未终结的海事海商诉讼、破产案件本身的管辖,以及破产受理后衍生诉讼的管辖三类进行分析。

(一)破产受理前尚未终结的诉讼管辖

航运企业依靠船舶进行生产经营活动,而船舶在航行当中会产生各种费用,如船舶的维修费用或者船员的工资补给费用等。由此引发的海事海商诉讼依据《海事诉讼特别程序法》(以下简称《海诉法》),由海事法院专门管辖。若在诉讼过程中航运企业破产,根据《企业破产法》(以下简称《破产法》)第20条,相关未终结的民事诉讼应中止,以防不当处分债务人财产。“管理人实际接管债务人财产”的时间长短因案件复杂程度而异,但原则是在恢复民事诉讼或仲裁时,应确保管理人能正常参与并行使诉讼权利,此原则的具体标准是管理人已掌握诉讼材料。一旦管理人掌握诉讼材料,即可推断其已接管财产。而破产管理人接管财产后,依《破产法》第20、21条的规定,在将当事人变更为破产管理人后,原诉讼由海事法院继续审理,无需移送至受理破产申请的地方法院。若案件已审结但未判决,则无需变更管理人为当事人。

(二)破产案件本身的管辖

对于破产案件本身来说,《破产法》第3条规定应当由拟申请破产企业的住所地法院管辖,对于住所地的确定依据在实践中是根据航运企业的登记注册地予以确定,此种规定是按照一般破产案件来处理。其依据在于:一方面从《破产法》的具体条文解读来看,该法明确规定破产案件应由债务人所在地的地方法院处理,而没有指明海事法院拥有管辖权。此外通过进一步分析《海诉法》和最高法所颁布的《关于海事法院受理案件范围的规定》中对于管辖规定的条文,也没有将海事破产案件纳入海事法院的专门管辖范围之内。这意味着,即便是涉及航运和造船企业的破产案件,根据现有的法律体系,也应当提交给地方法院进行审理。另一方面,对管辖权规定的理解不应该脱离其法律性质。管辖权作为一种法律规定,其存在的目的是确保法律程序的正当和公正,而非根据“法无禁止即自由”的原则进行随意扩展。无论是级别管辖还是地域管辖,若无明确法律规定允许某法院管辖某类型案件,则不应默认其他法院缺乏管辖权,这是为了维护法律秩序和确保司法公正。

(三)破产受理后衍生诉讼的管辖

《破产法》第21条明确了破产衍生民事诉讼的管辖原则,即应向受理破产申请的法院提起。在航运企业破产案件中,这一原则导致海事海商诉讼的管辖产生冲突,因为海事海商案件应当由海事法院专门管辖。此外,破产法院级别管辖的依据通常是债务人登记的工商行政管理机关级别,可能涉及中院或基层法院,而海事法院通常与中级人民法院同级。这种冲突在级别管辖上造成了混乱。为了化解这一冲突,《破产法司法解释二》第47条第3款允许在必要时由上级法院指定管辖。因此,在受理海事破产申请的地方法院无法行使管辖权时,可报请上级法院指定其他海事法院管辖破产衍生的海事海商诉讼。尽管这一机制解决了法律冲突,但从效率角度看,上级指定管辖权降低了案件审理效率,给当事人带来了不便。

Q 现行管辖制度在适用中存在的问题

(一)不同法院对海事破产案件的管辖适用不一致

根据现行管辖规定,地方法院受理破产案件并指定管理人后,原诉讼由原法院继续审理。而破产案件及衍生诉讼则由受理破产的法院管辖,在管辖权缺失的情况下可由上级法院指定。然而,在海事司法实践中,不同法院在处理海事破产案件下的海事海商诉讼管辖问题时,采用了不同的做法,这增加了法律适用的不确定性和复杂性。以王某卿与东莞市丰海海运有限公司船员劳动合同纠纷案为例,武汉海事法院在得知广东省东莞市第三人民法院已受理丰海公司的破产重整申请后,仍直接受理了涉案船员针对破产债务人提起的船员劳动合同纠纷,未遵循现行法律规定报请上级法院

指定管辖的程序。类似情况在茂名市祥源船舶运输有限公司与腾龙芳烃(漳州)有限公司的案件中也有所体现,法院未经高院指定程序即裁定移送案件。这些案例只是海事破产案件管辖权争议的一部分,不同法院间的管辖适用不一致不仅存在于海事法院与地方法院之间,也存在于不同海事法院之间。这种不恒定的管辖权使得当事人难以预测诉讼结果,增加了诉讼风险和不确定性,同时削弱了法律的公信力和权威性。

(二)现行规定下航运企业破产案件的管辖确定耗时较长

现行管辖制度下海事破产案件的管辖确定往往耗时较长,这不仅增加了法院和当事人的负担,也影响了案件的及时审理。以张某平与浙江省海运集团温州海运有限公司、交银金融租赁有限责任公司之间的船舶碰撞损害责任纠纷案为例,这一案件的管辖确定过程就充分展示了现行制度下的困境。在该案中,张某平诉温州公司至宁波海事法院,温州公司根据《破产法》提出异议,主张破产清算已受理,应直接向管理人申报债权。宁波海事法院裁定移送温州市中院。张某平上诉至浙江省高院,主张依《海诉法》海事法院专属管辖及《破产法司法解释二》的规定,应由宁波海事法院审理。省高院虽认可一审裁定,但鉴于温州市中院自认无审理条件,裁定指定宁波海事法院审理。这一过程历经了管辖权异议、上诉、报请上级法院指定、移送管辖等多项程序,从宁波海事法院立案到浙江省高院最终裁定指定宁波海事法院管辖,整个过程耗时长达三个多月。这样的耗时不仅让法院和当事人投入了大量的时间和精力,更重要的是,它可能导致债权人、债务人的利益分配受到拖延,增加了司法机关的诉累。

(三)现行规定并未解决财产保全以及执行的管辖衔接问题

《海诉法》第12条赋予海事请求人采取强制措施以保障其海事请求的权利,而船舶作为航运企业的核心资产,经常成为保全的对象。然而,在船舶被海事法院扣押期间,若企业破产被地方法院受理,依据《破产法》第19条,保全措施应予以解除,执行程序应中止。在这种情况下,船舶扣押期间产生的高额费用处理成为难题,尤其在第三方看管并垫付费用、长期扣押或债务人重整无果的情况下,费用巨大且持续发生。海事司法实践中,对于是否应在解除扣押前先行结算保管费用及其性质存在争议。此外,若被请求人不提供担保且船舶不宜继续扣押,将进入拍卖程序,这可能与破产程序产生冲突,即海事债权人申请拍卖船舶时,《破产法》第19条是否能中止拍卖执行程序,现行法律并无明确规定。但是在司法实践中,法院倾向于承认海事程序的独立性。例如,在周某斌与桂钦海运集团有限公司破产管理人案件中,尽管破产管理人申请解除船舶扣押,宁波海

事法院仍认为船舶看管费用属共同债务且未清偿,同时鉴于扣押期间费用高昂、担保物净值减少,享有船舶优先权的担保权人可恢复行使担保权并要求继续拍卖船舶。尽管破产法有其独特的制度设计和社会秩序支撑,但海事法院审判的独立性与特殊性亦应得到重视。

Q 航运企业破产案件管辖问题的协调

(一)海事法院管辖航运企业破产案件的可行性

海事法院是否有审理海事破产案件的能力一直是争论的焦点之一。有学者认为海商破产案件的债权债务构成复杂,并非单一的涉船舶债权债务,而且海事法院亦未处理过破产案件,无法整体掌握。但前文所述东方造船集团破产案的成功审理证明了海事法院的审理能力。并且从立法层面审视,现行法律并未明确排除海事法院对航运企业破产案件的管辖权。无论是《海诉法》还是《破产法》,均未明文规定海事法院不得受理此类案件。进一步而言,海事法院审理航运企业破产案件更具专业性和统一性优势。航运企业破产具有其独特性,特别是船舶作为核心财产,其物权变动需登记对抗第三人,这带来了权属和破产财产范围确定上的复杂性和专业性。此外,航运企业破产常伴随海事海商纠纷,涉及船员工资优先权等高度专业性的问题,需平衡各方权益。海事法院凭借其在海事案件审理方面的专业能力和丰富经验,能够更有效地处理这些复杂纠纷,避免个案间的协调与委托,简化审判流程。同时,其处理涉及船舶特殊动产性质和相关法律制度的能力,有助于更准确地认定破产财产,维护各方利益。因此,海事法院受理航运企业破产案件是高效合理的选择,有助于保障破产程序顺利进行,维护债权人权益,促进航运市场稳定发展。

(二)现行航运企业破产案件管辖制度的完善建议

鉴于海事法院尚未明确受理航运企业破产案件,可借鉴海事审判的“三审合一”模式,开展海事破产案件受理试点。最高人民法院应合理调研,考虑海事破产审判的实际需求,逐步推进试点工作。在试点初期,海事法院应重视与地方法院的交流和培训,汲取破产案件处理经验。同

时,总结宁波海事法院审理东方造船集团破产清算案的成功经验,加强与破产法院的工作协调,结合两者的专业优势,提高海事法院处理此类案件的能力。随着时机的成熟,应构建海事法院专门管辖与破产案件集中管辖的双轨制,在保持破产法院对普通民事案件的集中管辖基础上,适度扩展海事纠纷的专门管辖,并由海事法院对破产航运企业的海事海商纠纷行使管辖权。最终在条件成熟时,建立海事法院对破产案件的管辖制度,实现海事案件的统一处理。

Q 结束语

航运企业作为破产债务人的破产案件,在法律适用上相较于普通民事诉讼程序具有独特性。然而,破产法律与海事海商法律在立法理念和规范上的差异,给航运企业破产案件管辖法院的确定带来了挑战。同时,一些司法实践案例也暴露了现行航运企业破产管辖规则中的模糊地带,以及司法实践中适用不一致、耗时过长等问题。东方造船集团有限公司破产清算案的成功审结,为海事法院审理海事破产案件提供了重要参考。鉴于此,有必要在借鉴该案经验的基础上,结合我国海事法院的实际状况,顺应海事审判改革的趋势,有计划、分阶段地推动海事破产案件的审判工作,进一步实现海事法律体系的统一与完善。

参考文献

- [1]吴胜顺,谭勇.船企破产案件诉讼特征、管辖冲突与突破——以东方造船集团有限公司破产清算案为例[J].世界海运,2023(04):42-47.
- [2]李纯,王正宇.海事破产案件法律冲突实证困境及解决方案[J].沈阳农业大学学报(社会科学版),2020(01):106-111.
- [3]吴胜顺.冲突与衔接:当海事诉讼与破产程序并行[J].中国海商法研究,2017(02):85-93.

作者简介:

张宝莲(1996—),女,汉族,海南海口人,硕士研究生,上海海事大学,研究方向:海商法。