

# 美國聯邦政府破產法第十一章之意涵

林金賢

中興大學企管系教授

[csvincentlin@dragon.nchu.edu.tw](mailto:csvincentlin@dragon.nchu.edu.tw)

自西元 2001 年的 9.11 恐怖攻擊之後，美國航空業深受打擊，其中美國聯合航空公司（United Airlines）和全美航空公司（US Airways）已於數年前申請破產保護。然而，持續飆升的油價加上其他航空公司的廉價競爭策略更使得美國航空業者在營運上雪上加霜。分別列居全球第三及第四大的美國達美航空公司（Delta Airlines）及美國西北航空公司（Northwest Airlines）也於今年九月十四號先後宣佈申請破產保護以便進行重整，使得美國航空業者受到美國聯邦政府破產法第十一章保護的大型航空增加至四家。

縱觀以上在石油危機加上景氣低迷的營運環境下，美國聯邦破產法似乎已經成為公司挽救營運、重募資金、開源節流並捲土重來的最佳途徑。美國聯邦破產法第十一章的內容主要是「破產保護」，亦即因經營不善、市場變化等因素而虧損，無法償還到期債務並難以維持經營的公司，可以在美國聯邦政府破產法第十一章的保護下進行重組，縮減開支，重整旗鼓。根據破產法第十一章進入破產程序的公司可以任意取消合約，比如它可以撕毀伙食供應合約來節省食物開支，或者是可以告訴僱員公司與工會的合約被取消了；僱員的選擇只能同意減薪或捲鋪蓋走人；公司可以違背償付退休金的承諾，把公司的僱員甩給政府的退休金福利保障公司（PBGC）。所以，第十一章便成為公司躲避債務，讓債務人合法賴債不還卻仍然可以繼續經營的方式。因此許多經濟學人認為破產法存在著「道德危險」。茲簡述美國破產法的相關規定與我國法規相關規定間之異同如下。

## 美國破產法：

美國的破產法屬於美國聯邦法律，並由美國聯邦法院執行。美國各州的法院一般不審理破產案件。美國聯邦法院專門設立了破產法庭審理破產申請案件。外國的個人或企業在美國進行商業活動，可以同美國的企業或個人一樣，受美國破產法的保護。

根據美國破產條例的規定，個人或公司可以用以下五種方法宣佈破產：

1. 解散性的破產。美國的公司或個人都能申請解散性的破產，即在破產的同時宣告公司的解散，這是最常見的破產方法。一般由法院指定的管理人來管理申請人所擁有的所有財產，並按照法律分給所有的債權人。這種破產方法一般是在申請人的企業遇到了長期和無法克服的財務上的困難時實行。在申請人是誠實並同意充分合作的前提下，法院一般不再要求該申請人承擔任何他所無法承受的債務。然而，在某些特殊的情況下，申請人在申請破產和解散了其商務組織之後，還有可能要承擔一定的償還責任。
2. 政府重新組建。在公司宣告破產的同時，也有可能因其所在地政府的要求，重新組建該公司。這種由政府出面來重新組建公司的方法比較罕見。

3. 公司或個人在向法院申請破產的同時，可以同時要求重新組建其公司。在這種情況下，申請人擁有 120 天的保護期，在此期間內，申請人可以不受債權人追討債務的侵擾，並且提出重新組建的計劃。這種方法常被用在公司遇到短期財務困難時，避免因債權人因催討債務而導致公司無法運作。過了 120 天以後，債權人可以重新催討債務，債務人即可以按照其重新組建計劃使公司繼續營業，也可以申請解散其公司。公司在此 120 天之內還是可以繼續營業。
4. 家庭農場重建性的破產。通常發生於小規模的農業或畜牧業公司（本文不予詳細討論）。
5. 個人破產。美國的個人、已婚的家庭或個體營業戶，依靠工資收入維持生活，欠債總數在 25 萬美元以下，可以使用此種破產方法。在這種情況下，申請人可以向法院提交還款計劃，並向法院提交一定數額的錢款，由法院指定的管理人分期分批地歸還其債務。在這種情況下，申請人可以用較長的時間，來歸還他們所欠的債務。這是一種在美國較常見的破產方法。在個人破產的情況下，債權人有權得到債務人還款計劃的複印件，並且有權向法院提出異議，如果債務人的還款計劃是基於欺騙或其他不誠實的行為，法院也可以拒絕申請人的破產請求。

在破產聲請程序方面，美國破產程序可分為三種，（1）第七章「清算」（liquidation），（2）第十一章「重整」（reorganization），（3）第十三章「有固定收入之自然人之債務調整」（adjustment of the debts of individual with regular income）。債務人為自然人者可選擇任何一種程序聲請宣告破產，但第十三章之破產程序，限於有固定收入之自然人才可以聲請。債務人為法人或非法人團體者，僅得依第七章及第十一章程序聲請宣告破產；其中又有兩項例外：（1）證券經紀商及商品經銷商，只得依第七章規定聲請宣告破產；（2）鐵路公司，只得依第十一章聲請宣告破產。此外，依第二百零三條規定，特定債權人亦可依第七章及第十一章程序聲請宣告破產，但第十三章之破產程序，則只有債務人才可以聲請。

美國破產法原先只有清算程序，此亦為最常被選擇的方式。這種程序運作的方式為：破產管理人管理並處分破產人所有、應屬破產財團之財產，變賣後將現金分配給予破產債權人，破產人則於聲請宣告破產時，放棄對於應屬破產財團之管理處分權，以期獲得債務免責，破產程序終結後，破產人如果獲得免責，則所有於破產程序開始前之債務均獲得免除。自一九三八年破產法修正增加非清算程序（即現行法第十一章與第十三章），提供法人重整機會，與自然人復權之途徑。在增加的程序中，破產債權人所能獲得的是破產人將來之給付，而非於破產程序開始時屬於破產財團之財產。破產人可能保有其全部財產，而應依照法院認可之計畫對破產債權人逐步清償。在破產保護期間，公司正常業務照常運轉，企業現有的董事會和管理層將繼續留任，在法院和股東的監督下運營業務。同時進行資產和債務結構重組，調整經營策略。在制定重組計畫時，企業可與由債權人和股東組成的委員會談判，爭取解除部分債務。如果申請破產保護一年後還沒有完成企業重組整合，公司還可以申請繼續延長破產保護期限，最長可以持續 6 年。以聯合航空公司為例，聯合航空公司便是已經在破產狀態下營運了三年的例子。

## 台灣破產法

在台灣，聲請破產程序清理債務至少須要有兩個要件（1）可供清償的財產及（2）多數債權人存在。破產是利用破產人的財產組成破產財團，由法院選任破產管理人將破產財團的財產拍賣或變賣，扣除破產財團的必要費用後，將財產平均分配給債權人，若債務人並無財產，即無從分配，亦即無法從事進行破產程序。假若沒有財產的債務人聲請破產，法院應依破產法第 6 3 條第 1 項規定駁回債務人之聲請。此外，假若破產財團勉強可組成，但破產財團的財產連清償財團費用及財團債務都不夠時，依破產法第 1 4 8 條規定，法院亦應以裁定宣告破產終止。如果債權人只有一人，縱使負欠巨額債務，法院也不會准許破產。聲請破產經過法院准許，由破產管理人將破產財產清理並分配給債權人完畢，法院即可依破產法第 1 4 6 條第 1 項規定裁定宣告破產終結。此時破產債權人的債權，除了受到分配的部分外，其餘的債權請求權依破產法第 1 4 9 條前段規定皆視為消滅，以後再也不能要求破產人償還。

台灣破產法與美國破產法相異之處在於美國破產法容許非清算程序（即現行法第十一章與第十三章），提供法人重整機會，與自然人復權之途徑。我國在破產法中並無公司重整的相關法規，而是將企業重整的相關規定立法於我國公司法中。我國公司法規定企業重整，是適用於公開發行股票或公司債之公司因財務困難，暫停營業或有停業之情況，而有重建更生之可能者，在法院監督下，以調整其債權人、股東及其他利害關係人利益方式，達成企業維持與更生，用以確保債權人及投資大眾利益，維護社會經濟秩序為目的。而在企業經營團隊方面，我國規定與美國有些微差異，在美國企業經向法院申請破產保護後，其原有的經營團隊能夠繼續的經營企業，而我國規定經法院申請重整成功後，（1）董事會、（2）股東會與（3）監察人等主要機關的功能將被下列重整機關所替代：

- （一）重整人：重整人接管公司業務之經營及財產之管理，其取代原公司之董事會功能（公司法第 2 9 3 條第 2 項）。
- （二）重整監督人：重整監督人監督重整人執行重整之事務，其取代原公司之監察人。重整人執行職務應受重整監督人之監督，其有違法或不當情事者，重整監督人得聲請法院解除其職務，另行選派之（公司法第 2 9 3 條第 4 項）。
- （三）關係人會議：關係人會議取代公司之股東會之職權（公司法第 3 0 0 條及第 3 0 1 條）。
- （四）檢查人：法院如認為必要時，並得選派檢查人，其為公司之檢查機關（公司法第 2 8 5 條第 1 項與第 4 項）。

除此之外，我國對於重整計畫執行期間與美國規定有些微差異。在我國對於重整計畫執行期間方面，我國公司法規定重整計畫之執行，除債務清償期限外，由法院裁定認可確定日起算不得超過一年；若有正當理由說明該重整計畫不能於一年內完成者，可經重整監督人許可，向法院聲請裁定延展期限；但若於期限屆滿時仍能未完成，則法院得依職權或依關係人之聲請裁定終止重整。

## 美國破產法相關案例

近期，美國航空業者接二連三的聲請美國聯邦破產法保護以因應連續高漲的油價與削價競爭的航空票價戰。以美國西北航空公司為例，美國西北航空公司於二〇〇五年九月十四日向美國聯邦法院聲請破產保護。其中，對於各個利害關係人的影響如下所述：

1. 公司投資人：對於美國西北航空公司的投資人而言，當美國西北航空公司於九月十四日向美國聯邦法院聲請破產保護時，當日股價應聲下挫來到年度新低點，雖然美國破產法可以讓美國西北航空暫時性的受到破產保護以避免債權人的追討行為，但是若美國西北航空公司無法根據破產法第十一章從破產保護中復興，亦即一但重組失敗，則下一步將會是依據第七章進行破產清算，進而倒閉，以財產支付予債權人。此時對於美國西北航空公司的投資人而言，他們對於公司的投資將血本無歸。



圖 1：美國西北航空公司最近一年股價趨勢圖

2. 公司債權人：由於美國西北航空公司聲請破產保護之後，對於債權有免責的效果，因此，除了一些已擁有擔保的債權可望大部分回收之外，對於其他類型的債權，美國分析師表示該類型債權將可能損失初始投資的百分之八十。
3. 公司員工與供應商：公司在聲請破產保護的過程中，雖然會影響到公司聲譽以及需要支付龐大的破產成本，包括聘用律師與會計師等費用。由於在聲請破產保護後，破產法允許聲請破產公司進入破產程序後可以任意取消合同，因此權益最大損失的會是供應商、公司僱員和退休職工，他們才是最倒霉的受害者。在美國西北航空公司申請破產保護的前幾週，航空機械師互助協會（AMFA）才與美國西北航空公司針對減薪裁員議題談判破裂，並於八月二十日開始進行罷工。這是美國西北航空公司七年來的首次罷工，也是二〇〇一年來美國首次航空公司罷工。據美聯社報導，破產法庭法官可能會宣佈之前勞工協議無效並強迫施行裁員，減薪和變更勞動規則。美國西北航空公司可能藉由法庭強迫取得工會聯盟談判的讓步，或者從法庭上尋求更深入的減薪和裁員。此外，西北航空公司的總裁於九月十五日的記者電話會議上指出，該公司將削減不盈利的飛行路線，提高機票價格，並試圖減少勞工成本。但是油價的飆升使公司的負擔太重。現在需要做的就是通過破產法第十一章重組公司，縮減公司規模，使其轉虧為盈。而這就意味著裁員，削減僱員工資和福利。
4. 公司顧客：對於美國西北航空公司的顧客而言，該公司聲請破產保護的目的在於公司重整，因此在營運方面依然持續進行。對於顧客的利益方面不會有減損，但是在於票價的訂定方面則須從營運成本與市場競爭情況的考量下再進行策略性訂價分析。而在航線方面，公司可能會考量該航線的收入是否能支應相關成本，若該航線為虧損狀態，則航空公司可能會基於利益考量下而刪減該航線的航班。



## 結論

上述破產法規的立法用意本在保護善意的破產自然人或是法人，希望藉由破產法的保護可以再次的重生，但是近年來美國人將其視為理財工具的使用，因此迫使美國對於破產法的修正。該修正後的破產法亦將於十月十七日開始生效，那時公司要取消債務就會更加困難，而美國西北航空公司亦有鑑於此便迫不及待的聲請破產。相同地，在台灣的破產法修正草案中，有鑒於藝人鍾鎮濤在香港聲請破產後，香港法院之規定無法避免破產人的生活奢侈、浪費，逾越一般人日常生活所必要的程度，因此仿照香港作法增訂法院得依聲請或職權以裁定為保全處分，如有違背，法院可對破產人裁定執行管收，以防杜債務人財產不當減少或營業狀況更形惡化，避免對破產債權造成不利。另外，修正草案也增列「恩隆條款」，仿照美國作法，課以會計師查核與簽證應該確實的責任（會計師法第 24 條）。修正草案中明定，為避免會計師執行職務，對於法人或非法人團體財務報告的查核或簽證有不實情事，影響公司股東及社會投資大眾的權益，法院得依據破產管理人、債權人的聲請或依職權，裁定會計師的賠償數額，以迅速追究會計師應負的損害賠償責任。由此可知，不論是美國或是台灣近期對於破產法的修正積極的針對破產法令漏洞所衍生出的道德危機做出補救的動作，期使破產法更能保護善意的破產自然人或公司法人。

## 參考文獻

1. 全國法規資料庫，<http://law.moj.gov.tw/>
2. 法源法律網，<http://www.lawbank.com.tw/index.php>
3. 邱琦（1997），破產法上免責制度之研究，司法院研究年報第十七卷第七篇。
4. 美國國際商會，<http://americamember.org/index.htm>
5. 陳計男（2004），破產法論，三民書局。
6. 陳連順（2002），公司法精義，元照出版。
7. 曾淑瑜（2003），公司法實例研習，三民書局。