

Japanisches Recht in fünf Minuten (21)

Einige juristische Hintergründe des Untergangs von Japan Airlines (JAL)

Von Mikio Tanaka

Am 19. Januar 2010 beantragte die Japan Airlines Corporation gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften Japan Airlines International und JAL Capital ein Insolvenzverfahren beim Regionalgericht von Tokyo. Hiermit endete die glorreiche Firmengeschichte der Nationalfluggesellschaft Japans, die 1951 mit ihrer ersten planmäßigen Flugstrecke Tokyo – Osaka – Fukuoka, mit der Unterstützung von Northwest Airlines in Form von Maschinen und Personal, begann. Zu den Hintergründen der Insolvenz werden verschiedene juristische Problempunkte diskutiert. Zum Beispiel wird das komplizierte Verhältnis zwischen Kapital und Arbeit als eine der Ursachen gesehen. Im Gegensatz zu Deutschland, wo sich Gewerkschaften auf der Industrieebene zusammenschließen, sind in Japan die meisten Gewerkschaften nur auf der Unternehmensebene organisiert. Bei JAL existieren acht verschiedene Gewerkschaften, die jeweils unterschiedliche Ziele verfolgen. Daher wurde des Öfteren der Punkt angesprochen, dass es für das ehemalige staatliche Monopolunternehmen schwierig gewesen sei, durch den Aufbau von Wettbewerbsfähigkeit den ehemaligen hohen Status aufrechtzuerhalten. In dieser und der nächsten Ausgabe werden jedoch das Augenmerk auf zwei Gesichtspunkte beschränkt, die in den ausländischen Medien nur wenig berichtet wurden. Den Medienberichten zufolge betragen die Schulden der JAL zwei Billionen und 322 Milliarden Yen und damit weitaus mehr als vorausgesagt. Es ist damit der größte Insolvenzfall einer operierenden Gesellschaft (außerhalb des Finanzsektors) in Japan. Um genaueres zu erfahren, bleibt abzuwarten, was das Gericht bei seinen Untersuchungen aufdeckt. Dem gesunden Menschenverstand folgend kann aber davon ausgegangen werden, dass solche Unsummen an Schulden nicht von heute auf morgen, sondern über längere Zeit heimlich aufgeschoben worden sein müssten. Nach dem Zusammenbruch der Bubble Economy, als ein Wertpapierhaus-Skandal nach dem anderen aufgedeckt wurde,

war es eine der Methoden zur Geheimhaltung von riesigen Schulden, die faulen Kredite nacheinander auf assoziierte Firmen mit anderen Abrechnungsperioden weiter zu übertragen. Auf diese Weise wurde die Aufdeckung beträchtlicher Summen toten Kapitals verhindert. Diese *off-balance*-Methode, genannt „*tobashi*“ (Weiterschmeißerei), kam schließlich zum Vorschein und wurde durch das im 1991 geänderte Wertpapierhandelsgesetz meistens verboten. Dass in Anbetracht des Gesellschaftsgesetzes jedoch solch



Flickr/Hyogushi

eine Tat möglich ist, zeigt die juristische Lückenhaftigkeit im Bezug auf die persönliche Verantwortung der Direktoren in Fällen von Gesellschaftsüberschuldung oder Zahlungsunfähigkeit. Japanisches Recht (u.a. § 429(1) Gesellschaftsgesetz) kennt keine strenge Insolvenzantragspflicht von Direktoren bei Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung der Gesellschaft wie unter § 15a der deutschen Insolvenzordnung (früher: § 64 GmbH-Gesetz u.a.). Nicht selten werden erst durch Untersuchungen eines Dritten (vor allem durch das Gericht) beträchtliche Schulden aufgedeckt, die vorher in den Rechnungsbüchern versiegelt geblieben waren, was wiederum ein Grund für die Bevorzugung eines Ziviltreueverfahrens (*minjisaisei*)-verfahrens ist, das die Beibehaltung der alten Geschäftsführung ermöglicht. Im Falle JALs war es aber aufgrund u.a. der all zu hohen Schuldsumme schwierig, das Ziviltreueverfahren anzuwenden, und so wurde das Gesellschaftsrehabilitations (*kaishakosei*)-gesetz angewendet, welches etwa dem amerikanischen Chapter 11 entspricht, aber mit stärkerer

gerichtlicher Kontrolle (Es gibt in Japan kein weitreichendes „Dachgesetz“ über Insolvenz wie die Insolvenzordnung in Deutschland, sondern es gibt viele einzelne Insolvenzgesetze je nach Arten der Insolvenzfälle). Es wäre wünschenswert, dass die jahrelangen bilanzrechtlichen Probleme der JAL unter der starken Kontrolle der Gerichte aufgelöst wird, so dass sich eine drastisch reformierte, stolze Fluggesellschaft erneut in die Lüfte schwingen kann.

Ein anderer juristischer Punkt, der in den ausländischen Medien nur wenig behandelt wird, ist das Problem der Überrepräsentation der Provinzen. Infolgedessen wurden nacheinander zahlreiche schöne Flughäfen in entvölkerten Provinzen aufgebaut, und von JAL wurde erwartet, unprofitable Fluglinien einzurichten, um diese Flughäfen zu vernetzen. Bei den nationalen Wahlen in Japan ist die Zahl der Einwohner pro Parlamentsabgeordneten in der Stadt weit höher als in den Provinzen. In extremen Fällen ist das Verhältnis bei den Wahlen sogar 1 zu 5. Anders formuliert: während ein Stadtbewohner nur eine Wahlstimme bekommt, erhält ein Provinzbewohner *de facto* fünf Stimmen. Es wurden bereits mehrere Gerichtsprozesse zur Verfassungswidrigkeit der Wahlen unter solchen Wahlverhältnissen geführt, weil Artikel 14 der japanischen Verfassung die Gleichberechtigung des Volkes vorschreibt. Über dieses Phänomen und den Wandel der Rechtsprechungen sowie die negativen Auswirkungen dieser Überrepräsentation der Provinzen auf JAL werden in der nächsten Ausgabe vorgestellt.

KONTAKT

Mikio Tanaka ist Partner und Rechtsanwalt bei City-Yuwa Partners in Tokyo.

Tel.: +81(0)3 6212 5500

E-Mail: mikio.tanaka@city-yuwa.com

Internet: www.city-yuwa.com

