

航空機ファイナンスの現状と法的諸問題

〔第1回〕

弁護士 小杉 丈夫
弁護士 瀬野 克久

一 航空機ファイナンスを

めぐる世界の潮流

1 はじめに

日本が航空機ファイナンスの国際市場にはじめて本格的に参入したのは、一九七八年、わが国の経常収支の黒字減らしの緊急輸入のための外貨貸制度を利用して行なわれた、いわゆる「サムライ・リース」であった。このように歴史の浅い分野であるにもかかわらず、その後わが国は、わが国経済の国際化とともに、時流に乗って国際市場における貸手としてのシェアを順調に拡大し、レバレッジド・リースや担保付貸付等により全体の約四〇％のシェアを占めるに至っている。

翻って、航空機ファイナンスの置かれてある世界の情勢をみると、これから二一世紀を迎えるにあたっていろいろな面で大きな変革が予想される。そのなかで主要なものを取り出してみると、まず、地域的には、今後、航空機購入のため多額の資金を必要とするのは、アジア・太平洋地域の航空会社であり、ファイナンスが従来のアメリカ・ヨーロッパへの融資主導であったものが、アジア主導に大きく転換することである。次に、航空会社の民営化(Privatization)、政府による規制緩和(derogation)がさらに進行することにより、借手側の欲するファイナンスの形態が変わり、より複雑で柔軟で、かつ、貸手側がより多くのリスクをとる方向でファイナンスの仕組

みを構築していかざるをえないことである。また、国内に目を転ずるとすでに、海外不動産や、アメリカのベンチャー・キャピタルに投資することにより海外投資の経験と実績を積んできているわが国の非上場の優良企業、個人投資家の動向が、わが国今後の航空機ファイナンスの発展の大きな鍵を握っていくと考えられる。このような変動は、われわれ法律家が関与する航空機ファイナンスのスキームや、契約書作成の技術にも大きな変革をもたらすと思われる。

2 アメリカ・ヨーロッパ地域からアジア・太平洋地域へ

西暦二〇〇〇年までに、アジアの航空運輸が世界の航空運輸のなかで

占める割合は、一九八六年の一七・六％から二二・三％に上昇するといわれている。アメリカの航空機製造会社ボーイング社の予測によれば、アジア・太平洋地域の航空会社は、今後一九九五年までに、航空機購入のため毎年四四億ドルずつ、合計三九六年から二〇〇〇年までは毎年六一億ドルずつ合計三〇五億ドル、二〇〇一年から二〇〇五年までの間は、毎年八〇億ドルずつ四〇〇億ドルを必要とし、結局一九八八年から二〇〇五年までの一八年間に一〇五七億ドルの資金需要があり、これは世界全体の航空機ファイナンスの資金需要の二五・五％を占めるといえるのである。これは、一九八七年までの三五年間のアジア地域における航

【参考】 アジア・太平洋地域の航空機需要 (TRIPLE A誌1988年8月号39頁)

航空会社	機種	数	航空機引渡予定日	合計購入代金 (単位: 100万米ドル)
Air New Zealand	B747-400	1	Jul 89	125
	A310-300	1	Dec 88	60
	Air Niugini	9	To late 90	900
All Nippon Airways	B747-200	9	—	650
	B767-300	10	—	350
	A320	10	From Sep 90	340
Ansett Airlines Plus subsidiaries	B737-300	12	Oct 88	270
	B757-200	6	Feb 89	280
	A320	8	Sep 88	110
Australian Airlines	B737-300	4	To Dec 88	315
	A320	9	Mid 90s	375
	B747-400	3	From 89	180
CAAC	B757-200	4	Nov 88-Jul 89	110
	B767-200ER	2	Jul 89	450
	MD-80	18	—	110
Cathay Pacific	B747-300	1	Jul 88	250
	B747-400	2	Apr-May 89	55
	B737-200	2	Aug 88	100
China Airlines	B747-200F	1	—	625
	B747-400	5	Oct 89	625
	B747-400	5	Aug 89	250
Japan Air Lines Japan Air System	MD-80	10	—	80
	MD DC-10	1	—	200
	B747-200F	2	Late 88	110
Korean Air	B747-300	1	Late 88	1125
	B747-400	9	89-94	136
	A300-600R	2	Nov-Dec 88	136
Malaysian Airlines Mitsui & Co Qantas	A300-600	2	Early 89	360
	MD-11	4	—	250
	B747-400	2	89	450
Singapore Airlines	MD-11	5	—	500
	B747-400	4	Apr-Sep 89	220
	B747-300	2	Late 88	100
Thai Airways International	B747-200F	1	Aug 88	1750
	B747-400	14	89-93	60
	A310-300	1	Mar 89	250
	B747-400	2	Oct-Nov 89	136
	A300-600R	2	Jul 88-Jun 89	—

空会社の資金需要の合計が四六〇億ドルで、世界全体の一六・五%しか占めていないことと比較してみると、いかに急速な拡大であるかが理解できる。

現在、アジアで使用されている航空機の機体使用年数をみると、世界平均が一二年であるのに対し、七年

となつてゐる。このことは、前に述べた今後五年間のアジア・太平洋地域における航空機の需要が、機体が古くなつたための取換えではなく、新規の拡大のための購入であることがわかる。また、アジアで購入が予定されている機体は、飛行場の逼迫と、アメリカ・ヨーロッパからの飛

行距離が遠大であることを反映して二〇〇人乗り以上の広胴体の大型ジェット機が多い。このような大型機の価格は一機当り五〇〇万ドルから一億二九〇〇万ドルであり、小型の機体が二八〇〇万ドル程度であるのと比べ高額である。このように、一機当りの資金需要が大きいことも、アジアにおける航空機ファイナンスの特徴の一つである。そして、二〇世紀から二一世紀の変わり目は、新規の購入の需要と、古くなつた機体の取換えの需要が重なるため、大量の資金が必要になると予想されている。

アジア・太平洋地域の航空会社を概観すると、それぞれに、さまざまな事情を抱えている。シンガポール航空やキャセイ・パンフィック航空は経営状態の良好な優良会社である。大韓航空、タイ国際航空、中国民航、ガルーダ・インドネシア航空は、前記二航空会社には及ばないが、経営状態は悪くない。これに対してフィリピン航空は、国情を反映して苦しい経営状況にある。日本航空、カンタス、ニュージーランド航空、大韓航空、中華航空は、国営から民営への移行あるいは移行の途中であり、タイ国際航空はいぜん国営であ

る。このように、各航空会社が置かれている状況が、その求めるファイナンスの形態・条件に大きく反映してくるようになる。いずれにしても、来るべき三〇年間に、航空機ファイナンスにとってアジア・太平洋の時代になることは間違いないと思われる。

3 民営化と政府規制の緩和

冒頭に述べたように、航空会社の民営化、政府規制の緩和は世界的な傾向である。このことは、今後、航空機ファイナンスにおいてどのようなスキームが多く使われるかに大きな影響を及ぼす。従来、国営の航空会社に対し、航空機にモーゲージを設定して直接貸付をすることが盛んに行なわれてきた。この場合、貸手は、航空機を担保物としてその価値を把握しているが、これはあくまで補充的なものであり、リスク分析としては、航空会社の信用度、ひいてはその国の信用度(Credit worthiness)に依存して融資をしていたわけである。しかしながら、民営化すると貸手もこのような安易な態度はとれなくなる。航空会社としても、会社の損益、バランス・シートの内容に神経をとがらせるようになり、

長期の負債、多額の固定資産がバランス・シートに表示されることを回避しようとする。このことから、オフ・バランス・シートのファイナンスの要求が生まれてくる。そのような要求を満たすためには、貸手としては、航空会社の信用ではなく、航空機自体の資産価値の評価 (asset value worthiness) に基づいたファイナンスに転換せざるをえない。使用年数に基づいた残価の評定や、機体の再販売マーケットの情報収集・管理等が重要になるゆえんである。このことは、貸手がファイナンスにあたり、従前とは異なる新たなリスクを負担することを意味し、ファイナンスにあたってのリスク分析と対応、ファイナンス後のリスク管理に大きなエネルギーを傾注しなければならぬことになる。

定しており、船舶に比し、航空機の場合はリスク管理が適切になされれば、資産価値の評価に基づくファイナンスの安定性は高いといわれている。

4 日本企業とファイナンス技術の修得

すでに述べたとおり、民営化、政府による規制緩和のもとでのこれらの航空機ファイナンスは、航空会社の信用ではなく、航空機自体の価値を引当てにしたものが主体になっていかにざるをえない。航空機ファイナンスに携わる日本の企業にとって

は、いかに早く航空機の資産価値に基づくファイナンスとリスク管理の手法と技術を修得するかが将来、この分野で生き残るための鍵である。その観点からみると、たしかに、アジアは将来のビジネスの場ではあるけれども、このようなノウハウが蓄積されているのはなんとといってもロンドンを中心とするヨーロッパの金融界である。目先のきくリース会社、銀行、商社等、航空機ファイナンスに携わる日本企業が、将来を展望してヨーロッパの支店において、航空機ファイナンスの部門を設け、外国金融機関等から、航空機ファイナンス

に熟達した者を採用し、ビジネスチャンスを利用してノウハウと技術の修得と人材の養成に努めているのは、将来を見据えた正しい方向であると思われる。

二 利用されているファイナンスの形態

前項で述べたように、航空機ファイナンスの形態は、今後さまざまな発展・変化を遂げるものと思われる。ファイナンスのスキームについては別に詳しく紹介する予定であるが、とりあえず、ここでは、現在用いられている典型的なスキームを簡単に概観しておくこととしたい。

1 レバレッジド・リース

2 ダブル・デット・リース (Double dip lease)

通常の形態としては、リース目的のための会社を設立し、その会社が航空機を購入する。購入代金の一〇ないし三〇%はその会社のエクイティ (投資) で賄われ、残金は借入

れによって賄われる。航空機を購入した会社 (Lessor) は、航空機を航空会社 (Lessee) にリースする。航空機を購入した会社が Lessor として受ける税法上の恩典 (投資税額控除、加速償却、金利の損金算入) は、

機体の資産価値の評価に基づいたファイナンスの手法の開発は、債務国になっていく国の国営の航空会社にとつては朗報であろう。従来、航空会社自体としてはファイナンスを得られるだけの信用度がなかったものが、航空機自体の価値に基づいてファイナンスを受けることが可能となるからである。

各国の税法の違いを利用したもので、二国間にまたがるリースである。たとえば、A国のレッサーがB国のレッシーへ航空機をリースし、B国のレッシーは、さらにこれを航空会社にリースすることにより行なわれ

待できるが、スキームが複雑なため、機体の引渡し時のタイミングに合わせ

て Equity Owner (投資家)、Lender (貸出人) をみつつけるのがむずかし

航空機の再販売のマーケットは安

く、しばしば、つなぎ融資に頼らざるをえなくなるといわれる。いずれにしてもあまり一般的なスキームではない。

3 オプション・ファイナンス

リースの手法を使うが、航空会社が、航空機を、事前に合意する日にレッサーに返還するオプション権を有するものである。このオプション権の存在のゆえに、航空会社は、このファイナンスをオフ・バランス・シートにすることができる。航空会社がオプション権を行使しない場合、航空会社は、残価につき航空機の所有権とそこから生ずる利益を享受できる。航空機がレッサーに返還された場合には、レッサーはこれを売却して残債務に充当する。

このように、オプション・ファイナンスはオフ・バランス・シートであり、かつ航空会社に状況に応じて対応する柔軟性を与えるものであるが、レッサーにとっては、単なる貸付に比べてリスクがある。貸付の場合、借主である航空会社が弁済を続ける限り航空機が返還されることはなく、そこから生ずるリスク分析は単純であるが、オプション・ファイナンスの場合は、返還された航空

機を処分して債権を回収するまでのリスク管理をしなければならぬからである。オプション・ファイナンスでは、したがって、資産価値引受グループ (asset value underwriting group) も取引の関与者となる。

4 オペレーティング・リース

オペレーティング・リースの専門会社からリースを受ける方法である。オペレーティング・リースの会社はヨーロッパでは発達しており、GPA、ILFCなど有力会社がある。オペレーティング・リースを利用する場合には、航空会社にとっては直接的にはオペレーティング・リース会社の使用がリスクになるが、間接的であるにせよ、オペレーティング・リース会社による航空機リスク管理が適切になされているかどうか重要なチェックポイントになることは当然である。オペレーティング・リースは五年ないし七年程度の短期のファイナンスに利用されている。

そして、一九九一年までには全体の九〇〇〇機の約二〇%に当たる一七〇〇機がオペレーティング・リースにより運行されると予測されている。前述した航空会社によるオフ・バランス・シートのファイナンスの要求の高まりに、オペレーティング・リースの需要が増大していることが窺われる。

現在、日本にはオペレーティング・リース会社は存在しない模様である。日本の商社等は、船舶に関しては、オペレーティング・リースの経験を有するが、船舶での苦しい経験は、航空機のオペレーティング・リースへの参入を躊躇させることにもなるかもしれない。日本の資本市場が外国のオペレーティング・リースに、次のようなことが考えられる。

- ① 外国オペレーティング・リース会社への資本参加
 - ② 外国オペレーティング・リース会社との合弁会社の設立
 - ③ ファイナンスによる協力
 - ④ 資産価値の引受 (asset value underwriting)
- 日本の資本市場が、国際的なオペレーティング・リースに参画するかどうかについては、すでにレバレッ

ジド・リースにおいてエクイティ・オーナーになることを経験している非上場の優良企業、個人投資家の動向に興味もたれる。

5 輸出信用の利用

日本における日本輸出入銀行に相当するものとして、英国には Export Credit Guarantee Department、フランスには Coface、西ドイツには Hermes、米国には Export Import Bank があり、これらの機関の低金利の融資を利用したファイナンスが存在する。しかしながら、このような輸出信用を利用したファイナンスは、将来とも大きな役割を果たすことはないと考えられる。

6 社債発行等資本市場の利用

日本航空、全日空、カンタス、キャセイ等が、ユーロ市場で社債の発行やコマーシャル・ペーパー発行により資金調達をした例があるが、このような方法による資金調達はスポット的なものであり、この方法が将来盛行することは現時点においては考えられない。

航空機ファイナンスの現状と法的諸問題

〔第2回〕

弁護士 小杉 丈夫
弁護士 瀬野 克久

目次

- 一 航空機ファイナンスをめぐる世界の潮流
- 二 利用されているファイナンスの形態
(一一〇一号)
- 三 航空機に関する必要知識
- 四 日本における航空機ファイナンス
(以上本号)

三 航空機に関する必要知識

1 船舶との類似点

航空機ファイナンスを實行する場合、モーゲジ・デュード（抵当権設定契約証書）、リース・アグリーメント、ローン・アグリーメント等の担

保書類を作成することになる。この担保書類を作成し、または、検討する場合、一般の国際ファイナンスに関する知識のほかに、航空機の登録制度、航空機に対するモーゲジの制度、航空機保険、航空機の携行書類等に対する基本的理解が不可欠である。

これらの制度は船舶に関する制度と類似している。その理由は、①両者はともに動産であるが、膨大な建造費を要し、不動産を凌駕する経済的価値を有することが多い、②地上との接触を断ち空間を浮遊する航行形態を有する、③国際間の輸送に従事することが多い、④航行上の危険性を有している、等の点で航空機と船舶が類似しているためであると思われる。

2 船舶ファイナンスとの類似点

a 船舶ファイナンスは、ローン型船舶ファイナンスと所有権留保型船舶ファイナンスに大別される。

(1) ローン型船舶ファイナンス
ファイナンスが相手方（ファイナンスを受ける者）との間で Loan Agreement を締結し、Loan Agreement に基づく相手方の債務を担保するため、船舶にモーゲジ（抵当権）を設定するケースである。

(2) 所有権留保型船舶ファイナンス

ファイナンスが相手方に直接融資する代わりに、自らが船舶を取得し、その取得資金に金利および諸掛りをプラスした合計額を一定期間で完済することを前提としてその間本

船の使用を許し、完済後になんらかの形で船舶の所有権を相手方に移転することを確保するケースである。したがって、このファイナンスの特色は、以下のとおりである。

① ファイナンスは相手方との間で Loan Agreement を締結しない。
② ファイナンスの相手方に対する与信の返済は、Charterhire の支払または売買代金の分割払いという名目でなされる。

③ 一定期間で、船舶の取得資金に金利および諸掛りをプラスした合計が完済されることを前提にしている。

④ 完済後に、なんらかの形式で本船の所有権を相手方に移転させることを確保している。そこで、完済

後どのような形式で所有権を移すかによって、相手方が本船買取りか否かの自由を有する場合と、使用期間の経過と同時に相手方に所有権が移転する場合とに分けられる。

b 航空機ファイナンスが基本的には、ローン型ファイナンスと所有権留保型ファイナンスの二つに大別される点は、船舶ファイナンスと同様であり、航空機に対するファイナンスとしては、船舶ファイナンスの担保取得と同様に考えてよい。

しかし、航空機ファイナンスにおいては、投資家、非上場の優良企業が航空機を保有することによる税務上のメリットを享受することにより、航空会社に対してより低金利でファイナンスする傾向にあるので、航空会社としては、所有権留保型ファイナンスにより航空機のファイナンスを受けることが多い。このような場合にも、税務上のメリットを享受するため航空機を保有する投資家は、自己資金で航空機を購入するのではなく、他のファイナンスから借入れをすることが多いので、自己のファイナンスに対して航空機に対するモーゲジを設定するケースが少なくない。

このように昨今の複雑な航空機ファイナンスにおいては、所有権留保型ファイナンスとローン型ファイナンスの両方に対する理解が不可欠となる。

3 航空機の登録、国籍

a 航空機の登録制度

航空機は動産であるが、船舶に関する制度と同様に登録制度があり、国籍を有している。航空機の登録については、民間航空機に関する法制度の統一を図る目的でシカゴ国際民間条約が締結されている（日本は、一九五三年一〇月に加入）。同条約において、①航空機は、その登録されている国の国籍をもつこと（一七条）、②二重登録の禁止（一八条）等の定めがなされている。

b 国籍制度の根拠

航空機に登録制度が認められたのは、航空機に関する複雑な権利関係を処理するためである。ところで、なぜ航空機に国籍という概念が設けられているのであろうか。

これについては、航空機に国籍制度が認められたのは、「主として各国の有する空域主権に基づくのである。詳言すれば、商業航空において、

一国の航空機が他国の上空を航空しうるのは、これらの両国間に結ばれた条約の効力として、それぞれの国に属する航空機に付与された特権に基づくのが常であるから、その航空機と一定の国家との間に連繋を設定しておく必要を生ずるのである。この連繋こそすなわち国籍である」（伊沢・航空法二八頁）と説明されている。すなわち、ある国の航空機に付与された特権を享受するためには、

c 日本

当該国で登録される必要がある、便宜的に他の国で登録しても、そのよりな便宜置籍機には特権は付与されない。したがって、船舶の場合にみられるような便宜置籍機は現状の法制度のもとでは少ないと思われる。

(1) 日本

航空機登録については、航空法第二章に規定があり、航空機は、日本国において登録を受けたときは日本国籍を取得することになり（航空法三条の二）、運輸大臣が、航空機登録原簿に航空機の登録をなす（同法三条）。航空機の新規登録がなされた場合、運輸大臣は、登録申請者に対して航空機登録証明書を交付する（同法六条）。

(2) 日本において航空機の登録が

できるのは、原則として自国民のみである（航空法四条）。すなわち、
一 日本国籍を有しない人
二 外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの
三 外国の法令に基いて設立された法人その他の団体
四 法人であつて、前三号に掲げる者がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員の三分の一以上若しくは議決権の三分の一以上を占めるもの

d 英国

(1) 英国においては、航空機は登録
(4) 航空機登録の効果
① 航空機所有権の得喪・変更についての對抗要件を具備することができる（航空法三条の三）。
② 航空機登録については公定力は認められないため、所有権者であることを確定的に証明するものではないが、所有権者であることを推測させる重要な証拠になる。

(1) 英国においては、航空機は登

録を受けたときは英国籍を取得し、登録の抹消を Civil Aviation

原則として、当該航空機を自国民が保有する場合のみ登録をすることが出来る。しかしながら、①外国人が英国内に place of business を有する場合であつて、Civil Aviation Authority が登録を認める場合および②航空機が英国民に対し charter by demise (賃貸) され、Civil Aviation Authority がこのような登録を認める場合には、例外的に自国民以外が保有する航空機の登録が認められている。このような例外的ケースも、すべて Civil Aviation Authority が認められる場合でなければならぬとされていることに留意すべきである。

(2) 英国で航空機が登録される場合も、日本とはほぼ同様に、① registration certificate number, ② nationality and registration marks, ③ manufacturer, ④ serial number, ⑤ owner が登録されることになる。

(3) 航空機の登録抹消 Civil Aviation Authority は、その自由裁量により、航空機の登録を抹消することができる。また、所有者が航空機の輸出等の理由により、

登録の抹消を Civil Aviation Authority に対して申請するためには、モーゲジ (抵当権者) の同意を得なければならぬ。

(4) 英国法系の国は、航空機に関する法制度について、すべて英国法と同様であるというわけではないが、類似した制度を設けている。

(1) 米 国 米 国 においては、Federal Aviation Act において航空機登録についての規定が置かれており、登録関係の事務は、Federal Aviation Administration (FAA) が統轄することになっている。他の国と同様、原則として自国民のみが、航空機を登録することができるが、米国法人であったとしても、社長が米国民、取締役の三分の二が米国民であり、発行済株式の七五%以上が米国民によってコントロールされる場合でなければならぬ。

(2) 航空機が登録された場合、登録申請書等はすべて FAA の Aircraft Registry に登録されることになっている。

4 航空機に対する抵当権ないしモーゲジ

a 船舶との比較

海上企業は、多くの場合、建造価格ないし購入価格が高い船舶の調達・使用をすることにあり、このような船舶調達を容易にするため、船舶抵当権および船舶先取特権の制度が認められている。これにより海上企業に対し船舶ファイナンスをなすものは、船舶に対する担保権の取得が法制度化されている。航空機については、船舶先取特権のような特別な先取特権は認められていないが、航空機の調達を法律上容易にするため、航空機に対する抵当権ないしモーゲジの設定が認められている。

なお、モーゲジの内容等については、「担保権の実行」(第4回掲載予定)の部分で詳述する。

b 日 本

(1) 日本においては、航空機に対する抵当権およびその登録について航空機抵当法、航空機登録令(三九条以下)、航空機登録規則等に規定が置かれており、大部分は船舶抵当権制度と類似している。

(2) 航空機抵当権の得喪および変

更の對抗要件は、航空法に規定する航空機登録原簿に対してなす運輸大臣の登録であり(航空機抵当法五条)、その登録の前後により抵当権の優先順位が決定される(同法一〇条)。

(3) 抵当権登録により、①前述した對抗要件を具備することになり、②登録それ自体には公信力がないため登録により実体法上抵当権が有効であることが確定することはないが、強い事実上の推定が働くことになる。

(4) 日本において航空機抵当権を設定する場合、ファイナンスとして留意すべき点は次のとおりである。

① 航空機の確認 航空機登録証明書を確認し、航空機登録原簿謄本を入手すること(同謄本によれば、航空機の型式、製造者番号、定置場が明確になる)。なお、航空機それ自体の概要を把握するためには、耐空証明書および型式証明書のコピーを入手するのがよいであろう。

② 権利者の確認 航空機登録原簿により、所有者、抵当権者が明確になる。

③ 担保価値の把握

必要な場合には、飛行機の鑑定評価をなすべきである。

。 諸外国のモーゲジ

英国、米国においては、航空機に対するモーゲジの設定が認められており、英国ではモーゲジを Aircraft Mortgage Register および Companies Register へ登録することにより、米国では Federal Aviation Authority の registry にモーゲジを登録することにより、対抗要件を具備することができる。

5 保険

a 航空機は、船舶と同様に、地上との接触を断ち高速度にて空間を浮遊航行するため航行上の危険を有しているため、航空機に対し適切な保険が付されていることは、航空会社およびそのファイナンサーにとって不可欠なことである。航空機に関する保険には、①機体保険、②第三者賠償責任保険、③乗客賠償責任保険等がある。

b 機体保険は、船舶保険における船体保険と同種の保険であるが、この保険の目的の範囲、すなわち、どの部分まで保険によってカバーさ

れるのが問題となる。

(1) 一般的な場合、保険証券上の定義によれば、航空機とは、保険証券上の明細書 (schedule of aircraft) に明記された航空機をいい、そのエンジン、標準計器および装備品を含むとされている。したがって証券上の明細書に明記されている内容、付属品等をよく検討することが重要である。

(2) 航空機に常時搭載されている物であっても、航空機自体を構成する部分とみなされないもの、あるいは費消が目的であるもの等は、保険の目的には含まれない。たとえば、乗務員の携行品・手荷物・貨物、燃料・オイル等は保険の対象外である。

(3) 航空機の構成部分または装備品であっても、これらが一時的に航空機から取り外されている時点において、取り外された構成部分または装備品は保険の目的に含まれるか否かも問題となる。

保険約款上は、この点についてはなんの定めもない。実務上は、修理・整備等のため航空機から取り外された構成部分または装備品であっても、所有者または修理・整備業者の同一工場内にある限りにおいては保

險の目的とみなすこととされている

ようである。代替部品等が航空機に装着された場合には、その時点で取り外されていた部品等は保険の目的の範囲外となる。

c 船舶保険と同様に、保険契約を締結していても、次に掲げる条件(担保条件)が遵守されていないければ、保険事故が発生しても保険金が支払われない。したがって、保険金の譲渡を受けるファイナンサーとしても、このような担保条件が遵守されていることを確認することが重要になる。

① 航空機は飛行の開始にあたって常に有効な耐空証明書を備えること。

② 保険契約者、被保険者は随時、施行されている航空関係法規および示達事項が遵守されているかを検査するためにいっさいの合理的な手段を講ずること。

③ 最新日までの航空日誌。

6 航空機の携行書類

国際民間航空条約二九条は、航空機が常時携行しなければならない書類として、以下の書類を掲げている。

① 登録証明書 (Certificate of

registration)

② 耐空証明書 (Certificate of airworthiness)

③ 各乗組員の適当な免状

④ 航空日誌 (Journey log book)

⑤ 無線機を装備するときは、航空機局免許状

⑥ 旅客を運送するときは、その氏名、乗込地および目的地の表

⑦ 貨物を運送するときは、積荷目録および貨物の細目申告書

四 日本における航空機

ファイナンス

1 サムライ・リース

わが国におけるリースの国際化の歴史は浅く、一九七〇年代に香港などで船舶を中心としたオフショア・リースが行なわれたり、東南アジアで現地進出リースが行なわれたのが端緒だといわれている。

航空機分野で本格的な国際リースが始まったのは、一九七八年のいわゆる「サムライ・リース」によるものであった。これは、当時の日本政府による経常収支の黒字減らしを目的とする緊急輸入のための外貨制度を利用したものであった。この

リースの仕組みは、日本のリース会社が日本輸出入銀行から低利のドル融資を受け、アメリカ、ヨーロッパから大型航空機を購入し、外国のユーザーに対してリースをするものであり、その規模は一九七八年〜一九七九年の二年間で、三一機、九億三四〇〇万ドルに達した。サムライ・リースは、政府の緊急輸入対策に乗ったもので、それ自体は単発的なものであったが、日本のリース会社にとっては、新しい分野でのノウハウを蓄積する機会となり、その後国際的航空機リースの発展の第一歩となった。

2 ショーゲン・リース

サムライ・リースの次に登場したのが、一九八一年から一九八五年にかけて盛んに行なわれた「ショーン・リース」と呼ばれる円建クロスボーダー・リースであった。サムライ・リースと比較したショーゲン・リースの特徴は、サムライ・リースが政府主導のドル建のリースであったのに対し、純粹にコマール・ベースの円建のリースであったことであった。

ショーゲン・リースを可能にした

のは、制度的には、一九八〇年一月に発効した外国為替及び外国貿易管理法（以下「外為法」という）の改正により、私企業が外国で資産を取得することが原則的に自由化されたことであり、経済的には、当時のアメリカと日本に大きな金利差が存在していたことであった。このリースのメリットとしては、一般的には、①物品としてわが国に輸入した場合には関税がかけられるが、リースの場合は関税が避けられる場合がある、②レッサーの投資税額控除の制度があるが、レッシーの国には存在しない場合、レッシーは実質的に投資税額控除の恩恵を受けられる、等が挙げられているが、このリースに最初に関心を示したのは、日本に航空路線をもつ外国航空会社であった。なぜなら、これら外国航空会社は、円収入があるので、円建のリースを利用し、そのメリットを享受しやすい立場にあったからであった。日本の銀行は、海外への融資について、その条件・期間等に大蔵省の窓口規制を受けていたこともあり、ショーゲン・リースの主役になったのは、通産省の管轄下にあるリース会社であった。リース会社は、リー

ス (straight lease)、条件付売買 (conditional sale)、割賦販売 (installment sale) 等のスキームを使用して、その需要に応えた。ショーゲン・リースは、やがて、スワップ取引を利用することにより、円建から米ドル建取引へその利用範囲を広げ、より巧妙な形で行なわれるようになった。ショーゲン・リース全体の規模は、一九八一年度から一九八四年度までに七〇億ドル強、そのうち航空機リースが約五〇%を占めた。

3 かこ抜けリース

その後、わが国では、与信先が外国政府等で、法律あるいは慣行により国家資産であるリース物件を日本のリース会社に売却移転等ができない場合に、これら外国政府等に、外為法上のローンとしてでなく、リース取引としてファイナンスする方式が考案され、これが航空機リースにも利用された。これが、いわゆる「かこ抜けリース」である。

このリースの仕組みは、リース会社と最終の借手の間に中間者を置くことを特徴とする。この中間者は、物件をリース会社に売り渡し、現金

を受領する。リース会社は、直ちに物件を延払いの条件で売り戻し、中間者はこれを借手にローンする。このようにして、条件付売買は借手へのローンに転換される。

この取引は、経済的には、外為法上規制される円建長期ローンと同様の効果を生ずるため、文書作成上、延払条件付売買契約とローン契約との間の牽連性を相当程度切断する等の工夫が必要とされる。

4 レバレッジド・リース

一九八五年五月、オリエントリリスを主幹事とするリース会社は、日本貨物航空をレッシーとして、はじめて日本型レバレッジド・リースを成功させた。日本にはアメリカのようないないため、アメリカ型のレバレッジド・リースは発展する素地はないが、①金融緩和、②株や土地高騰にみられる金余り現象、③会社資金の有効利用の必要性、④節税意識の高まり等の状況が日本型レバレッジド・リースを生み出した。一九八七年までの二年間に一五件のレバレッジド・リースが行なわれたといわれている。

レバレッジド・リースのスキームも大きくない。

については改めて説明するが、レバレッジド・リースが狙う経済効果は、以下のとおりである。リースを行なった場合、レッサーにはリース契約後数年間にわたり相当の赤字が発生する。その理由は、リース料収入が契約期間中均等であるのに、大型航空機の償却期間は一〇年間であり、しかも定率法により減価償却するため、当初の償却費がリース料収入を上回る。さらに、リース物件購入のための借入金の比率を大きくすれば、支払利息も必要経費になるので、これらの相乗効果により、法人税の課税所得を減らすことができるのである。

この節税効果は、匿名組合、あるいは任意組合を形成して、レバレッジド・リースに投資する投資家(equity investor)にも還元される。レバレッジド・リースでは、このよ

うな投資家の投資が、物件価値の二〇ないし二五%を占め、残余はリース会社や生命保険会社からのローン、あるいは割賦販売による資金で賄われている。しかしながら、この投資家は、非上場の中小企業に限られており、そのマーケットは必ずし

的には、リースの形式をとった航空

会社へのローンに等しいものがほとんどであり、航空機自体の価値をベースにした航空機ファイナンスの経験は少ない。

すでに述べたとおり、航空機ファイナンスは地域的には、アジア・太平洋地域へ、手法としては、航空機の価値自体をベースにした方式に大きく変わろうとしている。このような状況のもとで、従来のリース会社に加えて、銀行もこの分野に本格的に参入してこよう。このようにみると、来るべき一〇年は、わが国の航空機ファイナンスは、以前にも増した変動の時代を迎えることになる。

を發し、野放しのレバレッジド・リースの利用に一定の制限を課すこととなった。

5 展 望

以上のとおり、日本における航空機リースは短期間に経済動向の波にも乗って急激な成長と変革を経験してきた。そして、この経験を通じて多くの専門知識とノウハウを蓄積してきた。しかしながら、わが国がこれまで行なってきたのは、実質

特集 集 合 物 讓 渡 担 保

旬刊 金融法務事情1186号 定価1000円

◆最三小判昭62.11.10 (判決特報)
 ◆流動集合動産讓渡担保の有効性と対抗要件 高木多喜男
 ◆集合物讓渡担保の活用と問題点 (座談会) 鈴木正和/鈴木操弥/栗 光昭/森井英雄/吉原省三
 ◆特別論稿◆ 第三債務者不特定の集合債權讓渡担保 河合伸一

日本金融財政事情研究会
法人

キンザイ
株式 総代理店

〒160 東京都新宿区南元町19
番(03)358-0011 振替東京8-155845

航空機ファイナンスの現状と法的諸問題

〔第3回〕

弁護士 小杉 丈夫
弁護士 瀬野 克久

●目次●

- 一 航空機ファイナンスをめぐる世界の潮流
- 二 利用されているファイナンスの形態 (一一〇一号)
- 三 航空機に関する必要知識
- 四 日本における航空機ファイナンス (一一〇三号)
- 五 現在利用されている日本型レバレッジド・リースについて (以上本号)

五 現在利用されている日本型レバレッジド・リースについて

1 方式の概要

すでに述べたが、レバレッジド・リースは、出資者が長期資金のフ

ィナンスを受けて、航空機をリースする形態をとり、一般的には、出資者はリース物件価格の二〇%程度を提供するにすぎないのに、リース物件価格の一〇〇%につき投資額控除制度の適用を受けることにより、節税効果を大きくしようとするものである。そこで、日本の税法のもとで、出資者が資金の一部を出資するだけでその何倍もの金額のリース取引の節税メリットを享受できるスキームが、種々考えられてきた(日本の税法、国税当局の考え方が変化すれば、その変化に対応して、日本の航空機ファイナンスのスキームも変化することになる)。

現在の日本の税法のもとで、節税メリットを受けるスキームとして、a 匿名組合方式、b 共有方式が比較

的によく利用されている。まず本項では、これらの方式の概要を紹介する。

a 匿名組合方式(別図一)

① 匿名組合契約

匿名組合契約の性質・内容については後述する。

実務上は、まず、営業者(通常は、リース会社、金融機関ないしそれらの子会社であることが多い)が航空機購入契約、リース契約、ローン・アグリーメント締結後、それらの取引を前提として出資者を探すことが多

いから、契約締結の時期としては、匿名組合契約が最後になることが多い。この場合、出資者は、このようなスキームの取引をリードした営業者ないし営業者の関連会社に対しコミッションを支払うことが多い。

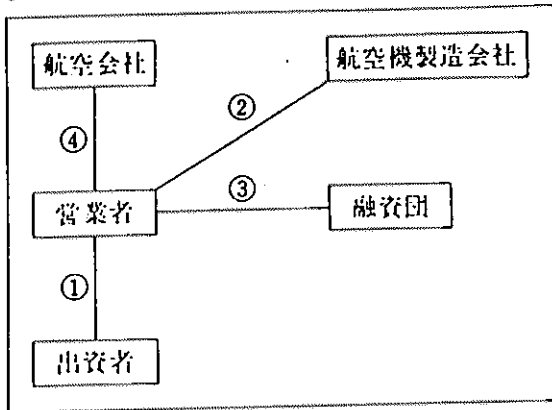
営業者が航空機の所有権を取得することになるが、法律上は、(i)当初から、営業者と航空機製造会社との間で直接航空機購入契約がなされる場合と、(ii)まず、航空機製造会社と航空会社との間において航空機購入契約が締結され、次に航空会社の同契約上の地位を営業者に移転し、このような契約上の地位移転に対し、航空機製造会社が同意する場合がある。

一般的には、航空会社がその需要に応じて、航空機製造会社に対して航空機を発注(購入契約を締結)し、そのファイナンスを受けるためリース方式を導入することになるので、(i)の方式よりも(ii)の方式が利用されることが多い。

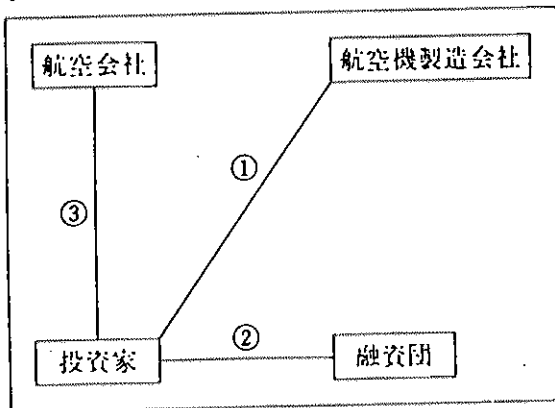
② 航空機購入契約

③ ローン・アグリーメント

【別図1】 匿名組合方式



【別図2】 共有方式



匿名組合契約に基づき出資者が営業者に対して出資をするのは、航空機購入代金の約二〇%が多いと思われるが、このような場合、営業者は航空機購入代金の残額をローン・アグリメントによりファイナンスから調達することになる。営業者としては、航空機購入後のキャッシュ・フロー等を考慮し、航空機リース契約に基づき取得するリース料等と、ローン・アグリメントに基づき融資団に対して償還する元本および支払利息等を考慮しなければならぬ。

④ リース契約
 業者をレッサーとし、航空会社をレッシーとする契約であり、後述の共有方式と異なり、匿名組合方式においては営業者のみが契約の当事者となり、出資者はリース契約の当事者とはならない。リース契約の内容は後述する。

* * *

上記は、匿名組合方式としては最もシンプルなスキームを紹介したものであり、種々の税制等を考慮して、さらに複雑なスキームによりファイナンスを実行するケースが少なくない。

b 共有方式(別図2)
 まず、複数の投資家が、どのような形態で航空機を保有、共有するか、ころにある。

そして航空機をどのような形態でリースするかについて基本合意をなす(これらの基本合意については、後日、「業務協定書」を作成する)。これに基づき複数の投資家が融資団からローン・アグリメントに基づきファイナンスを受けたうえで、航空機製造会社から航空機を購入し、同機購入後、航空会社に対してリースする。

上記aの匿名組合方式と基本的に異なるポイントは、匿名組合方式が業者と出資者との間の匿名組合契約に基づき業者が航空機を保有するのに対し、共有方式においては、航空機が投資家により共有されることにある。

2 匿名組合方式

a 匿名組合方式の特質
 匿名組合契約とは、当事者の一方(匿名組合員)が相手方(業者)の営業のために出資することを約し、相手方がその営業から生ずる利益を分配することを約する契約である。匿名組合契約については、商法第三編第四章(五三五条から五四二条まで)に規定されているが、その特質は以下のとおりである。

(1) 経済的には、出資者である匿名組合員と業者との共同企業であるが、法律的には、業者の単独・独立の事業である。

したがって、匿名組合員の出資は、業者の財産となり(商法五三六条一項)、匿名組合員と業者の共有財産とはならず、匿名組合員は、業者の行為につき、原則として、第三者に対して義務を負わない(同条二項)。しかし、匿名組合員がその氏名を業者の商号中に用い、あるいはその商号を業者の商号として使用することを許諾している場合には、禁反言の法理により匿名組合員は第三者に対し、業者と連帯して責任を負う(商法五三七条)。

(2) 営業の成績により変動する利益を分配することが匿名組合の特質であり、業者から生ずる利益を匿名組合員に対して分配することを要する。業者が匿名組合員に対し、営業の利益にかかわらず分配利益の最低保証をする旨約束することは、匿名組合契約の本質に反する。

(3) 匿名組合契約においては、出資者である匿名組合員は、出資した営業について自己の名を外部に表わさずに投資することができる利点が

あり、営業者も消費貸借によってファイナンスを受けた場合と異なり、確定利息の支払を免れる利点がある。

b 匿名組合契約に関する税務

(1) 航空機リースに関する営業には、リース契約後数年間はかなりの損失が発生する。なぜなら、リース料収入は、そのリース期間中均等であるが、ジャンボ機の償却は定率法でなされるため、当初の償却費等の経費がリース料を上回るからである。

事業の利益・損失は左記の収益から費用を控除したものである。

- ① 収益
 - ・リース料
 - ・航空機の損害保険金
 - ・リース契約の解約金
- ② 費用
 - ・航空機購入のためのローンに関する支払利息、その他の費用
 - ・航空機の減価償却費
 - ・事業に関し営業者に発生する諸費用

(2) 法人税

匿名組合は法人格がなく、また、法人格なき社団にも該当しないので、法人税法上、その損益計算につ

いては特別な規定がない。そこで、法人税基本通達一四一―一三があり、同通達によれば匿名組合契約に関する法人税は下記のように取り扱われる。

① 匿名組合員

その匿名組合営業について生じた利益の額または損失の額については、現実には分配を受け、または損失の負担をしていない場合であっても、匿名組合契約によりその分配を受け、または負担すべき部分の金額をその期間の末日の属する事業年度の利益または損失の額に算入する。

② 営業者

利益または損失の額から、匿名組合契約により匿名組合員に分配すべき利益の額または負担させるべき損失の額を控除した残額を、当該事業年度の利益、損金の額に算入する。すなわち、上記の取扱いによれば、匿名組合の営業者は本事業につき最低年一回は決算を行なわなければならない。その計算期間の末日において計算される損益の純額は、契約による分配割合に応じて匿名組合員、営業者の所得金額の計算に取り込まれることになる。

(3) 源泉徴収義務

居住者に対し国内において匿名組合契約に基づく利益の分配につき支払をする法人または個人は、その支払の際、所得税を源泉徴収する義務がある。しかし、源泉徴収義務がある匿名組合契約の範囲は、事業者が一〇人以上の匿名組合員と締結している場合などとされているため、これらに該当しない場合は、源泉徴収義務はない。

c 匿名組合契約の内容

航空機の owner's equity を保有する者の権利義務関係を規制するため、営業者と組合員との間で比較的に詳細な匿名組合契約書を締結する。

同契約書のなかにおいて、どのような営業をなすかが規定されているが、主要な事項は、

① 航空機購入契約に基づき営業者が航空機製造会社から航空機を購入すること、

② リース契約に基づき営業者が航空機を航空会社へリースすること、

③ 航空機購入代金調達のためローンの借入れをすること、である。以下において匿名組合契約書のなかでよくみられる条項を紹介する。

(1) 匿名組合契約の基本合意

(2) 匿名組合員の出資

匿名組合員の匿名組合契約のなかでの主要な義務は、匿名組合員による出資である。出資に関しては、出資額とともに、出資日の決定も重要である。なぜなら、営業者は、匿名組合員のなした出資金を、航空機製造会社に対する航空機購入代金支払の一部とするからである。出資をなす匿名組合員は、出資をするのは、リース契約およびローン・アグリメントの締結を停止条件とすることが多い。

(3) 利益および損失の分配

商法においては、「出資が損失により減少したときは、それを填補した後でなければ匿名組合員は利益配当を請求することができない」旨規定している(商法五三八条)。そこで、匿名組合契約中、利益および損失の分配については比較的詳しい規定が置かれることが通常である。

各事業年度中、本件営業に関して生じた利益・損失は、事業年度終了後、出資割合に応じて各匿名組合員に対して配分される。損失についても各匿名組合員は、累積純損失を出資割合に基づき原則として無限定に

負担することになるが、投資家である匿名組合員の投資を促進するため、一定の極度額以上の損失を匿名組合員に負担させないとする事が多い。

(4) 契約期間(終了原因)

商法上は、匿名組合契約に關し請求終了原因および当然終了原因の規定がある。請求終了原因(商法五三九条)とは、当事者の一方にやむをえない事由があるときに相手方に対して匿名組合契約の終了を要求できる場合をいう。当然終了原因とは、

当事者の意思表示がなくても一定の事由の発生により契約が終了する場合をいい、①組合の目的たる事業の成功またはその成功の不能、②営業者の死亡または禁治産、③営業者または匿名組合員の破産、という事由が発生した場合には、匿名組合契約は終了し(商法五四〇条)、この場合、営業者は匿名組合員に対し出資額(出資額が損失により減少しているときはその残額)を返還する(商法五四一条)。

これらの商法所定の終了事由以外に、匿名組合契約書においては終了事由を規定していることが多い。たとえば、営業運営に必要な十分な資

金が他の匿名組合員から集められなかったことなどである。そして、匿名組合契約の終了事由が発生した場合の営業の清算方法(航空機の処分等を含む)、出資者への清算金配分方法について、詳細な規定を置くのが一般である。

(5) 会計書類

商法上、匿名組合員は、営業年度の終了後、営業時間内に限り貸借対照表の閲覧を求め、会社の業務および財産の状況を検査することができ(商法五四二条、一五三条)。このように、匿名組合員による閲覧・検査等を通じて、匿名組合員の本事業に対する監督権能が認められている。

(6) 出資者の権利

出資金、本事業に關し営業者が取得した資産および権利はすべて営業者に帰属し、本事業に關し営業者が負担した債務・負債は、営業者に属することを明記する。したがって、匿名組合員は、法律上、航空機に対する持分権を有するものではない。

(7) 上記以外に、「期限利益喪失事由およびその効果」、「営業者による契約解除権」、「通知」、「契約の地位譲渡」、「準拠法および管轄」などに

ついて規定される。

3 共有方式

共有方式の場合、複数の投資家が航空機を共有するため、航空機保有、航空会社に対するリースおよび投資家の内部関係についての利害関係を調整することが重要であり、この調整のため、最終的には、業務協定書を作成することになる。この業務協定書は、投資家のなかの幹事会社がドラフトを作成するが、通常は左記の内容の規定を置く。

(1) 幹事会社の選定

各投資家がある投資家を幹事会社として選定する合意であり、幹事会社の義務、免責事由、辞任事由について規定する。

(2) 参加割合

各投資家が航空機をどのような割合で保有するかの約定であり、この割合に基づき損益が配分される。

(3) 代金および支払手続

航空機製造会社に対してどのような手続により代金を支払うかを規定する。通常は、幹事会社がとりまとめて、航空機製造会社に対して支払う。

(4) 投資家の一部の債務不履行の

場合の処理

航空機製造会社との関係においては、投資家は、航空機購入契約の規定に基づき、クロージング日に代金を支払わなければならない。しかしながら、投資家の一部に、クロージング日までに出資金を支払わない者がいるときはどうすべきか。航空機購入契約において認められている範囲内で、航空機の引渡日を延長し、その間に別の投資家を探すが、もし一定期間内に別の投資家を探すことができないときは、幹事会社が引き受けることが多い。

(5) 許認可等

航空機のリース契約等のケースの場合、もし日本国ないし他の国の政府の許認可等をとる必要があるれば、幹事会社が投資家の代理人としてすべての手続を行なう。

(6) 契約の修正

リース契約、ローン・アグリメント等、本件航空機ファイナンスに關連する契約書の本質的部分を修正する場合は、すべての投資家の同意を必要とするが、本質的部分以外の変更は、幹事会社のみでなしうる。

(7) リース料等の受入れ

まずは、航空会社より幹事会社の

指定口座へ送金し、同日付にて、各投資家に対して参加割合に応じて配分する。

(8) 費用

幹事会社が本件契約に関し種々の費用を負担するが、その見返りとしてマネジメント・フィーを各投資家から受領する。

4 リース契約

リース契約が、航空機ファイナンスの根幹をなす契約であり、各投資家、匿名組合員は、リース契約の条項を注意深く読む必要がある。なぜなら、各投資家、匿名組合員とも投資額に対する確定利回りを得られるものではなく、リース契約による収益から諸費用を控除した利益、ないし損失を配分・分担することになるからである。

リース契約の内容につき、その項目を列挙すると以下のとおりである。

(1) Lease (リース契約の基本合意)

(2) Term and Rent (リース契約の期間および各支払期日に支払うリース料の合意、リース料支払場所および支払方法についての合意)

(3) Title and Registration (航空機)

機の所有者は、匿名組合方式の場合には営業者であり、共有方式の場合は、投資家であること、どこの国に航空機を登録するか、航空機のネームプレートをどうするか)

(4) Operation and Use

・ 航空機の使用方法
・ 本航空機に対するリーエンの設定等

・ 差し押さえられた場合の措置

・ 所有者に対する報告事項

(5) Maintenance, Repair and Replacement

・ 航空機のメンテナンス
・ エンジン

(i) 原則としてエンジンは航空機から取りはずさない。

(ii) エンジンが利用不可能な状態になったときは、取り換えらる。

(iii) エンジンが取り付けられていないときは、直ちに取り付ける。

・ 備品の所有権の帰属

・ 所有者の航空機検査

・ エンジン等のプールの契約

(6) Alterations (航空機の変更)

(7) Taxes, Indemnities and Expenses

Expenses

匿名組合員は、現状の節税メリットを享受しうることを前提として本件ファイナンスに投資しているが、国税当局の見解ないし現行法の変更により節税メリットを享受できなくなることもありうる。このような場合を考慮して、もし節税メリットを享受できなくなった場合は、航空会社がレッサーに対して indemnity (補償) することを合意している。

(8) Insurance (保険)

(9) Damage and Casualty Occurrence (事故発生の場合の処理)

(10) Event of Default (債務不履行事由の規定)

わかりやすいQ&A方式

イラスト付 2色刷

借地・借家のトラブル相談

東京弁護士会編

四六判・240頁・定価1,500円

- ◆ 身近におきるトラブル事例100についてイラスト付きで明快に対応策を示します。
- ◆ トラブルに直面している方はもちろん、土地・建物の賃貸借を検討中の方にも必備の書です。
- ◆ 金融機関の役職員が顧客の資産運用の相談業務にあたってぜひ知っておきたい基礎知識がこの1冊で習得できます。

社団法人金融財政事情研究会

販売総代理店 → 経キョウサイ

〒160 東京都新宿区南元町19
☎(03)358-0011 振替東京8-155845

航空機ファイナンスの現状と法的諸問題

〔第4回・完〕

弁護士 小杉 丈夫
弁護士 瀬野 克久

●目次●

- 一 航空機ファイナンスをめぐる世界の潮流
- 二 利用されているファイナンスの形態 (一一〇一号)
- 三 航空機に関する必要知識
- 四 日本における航空機ファイナンス (一一〇三号)
- 五 現在利用されている日本型レバレッジド・リースについて (一一〇七号)
- 六 ファイナンスの債権回収
- 七 航空機リースと倒産 (以上本号)
- 八 おわりに

六 ファイナンスの債権回収

1 担保権の態様

航空機ファイナンスの与信先に Default が発生した場合(通常、航空

機リース契約においては Event of Default として種々の事実を記載している)、航空機ファイナンスは、当該ファイナンスに関し保有している担保を実行することになる。どのような種類・内容の担保を保有しているかは、ケースによって異なる。

一般的には、①保証人に対する保証履行請求、②航空機の収益(earnings)を譲渡担保にとっている場合には、収益の請求、③保険事故が発生している場合には、保険会社に対する保険金請求をする場合があると考えられるが、最も重要なものは、所有権なししモーゲジの履行である。すなわち、所有権留保型ファイナンス(航空機リース)の場合には、ファイナンスの有する主要担保は所有権であり、これに基づき航空機

の占有を回復することである。他方、モーゲジを有する場合(ローン型ファイナンス)は、ファイナンスの有する主要担保はモーゲジであり、モーゲジをどのように実行するかが重要になる。

2 所有権留保型ファイナンス

以下においては、リース会社が直接航空会社に対し航空機リースに出している場合(最もシンプルなケース)を念頭に置いて記述する。

a 所有権留保型ファイナンスの場合、ファイナンスは、航空機の所有権を保有しているため、所有権者として航空機を自由に処分(売却等を含む)することができる。ただし、航空機をリースしている場合には、航空会社が航空機を占有してい

るため、第三者が占有した状態で航空機を他へ売却等の処分をすることは困難である。したがって、リース会社としては、航空機の占有を現実的に回復し、第三者(航空会社)の占有を排除しなければならぬ。

第三者(航空会社)が占有をリース会社に回復させることを拒否する場合には、実力で占有を回復するのはなく、裁判上の手続により占有を回復することになる。

b 通常のリース契約には、Event of Default(債務不履行事由)が発生した場合、リース会社が行使しうる手続を詳細に規定している。リース会社が行使しうる手段として、(1)リース契約の終了、(2)裁判上の手続、(3)航空機の売却、リース、(4)損害賠償請求等の規定を置くこと

が多いので、これらについて以下において説明する。

(1) リース契約の終了宣言

航空会社は、リース契約に基づき航空機の占有をしているが、Event of Default後においても航空機を占有していることは、ファイナンサーの立場からは、①航空機の保全上問題があり、②航空機を第三者に対して処分することが困難となる（第三者が占有・占拠している航空機を購入することは、このような占有・占拠者との間でトラブルになることが予想されるため、購入することを躊躇するからである）。

そこで、リース契約においてEvent of Default発生後、リース会社が、航空会社に対して当該リース契約の終了を通知することができ、航空機を引渡日と同じ状態で（ただし、通常の自然摩耗を除く）、リース会社に返還する旨の規定を置いている。このようにリース会社が契約終了の通知をすることにより、航空会社は、当該航空機を占有する法的な権原を失うことになる。

(2) 裁判上の手続

前記(1)により、航空会社が任意に航空機をリース会社に対して返還する場合

社は任意に返還しない場合は、リース会社としては、裁判上の手続により、航空機の占有を回復することになる。どのような手続により航空機の占有を回復するかは各国の法律により異なるのであり、あらかじめ航空機の所在地の手続法を調査することが必要である。航空機の登録国、航空会社がどこの国の法人であるのかかわらず、「手続法は法廷地法に従う」というのが国際民事訴訟法上の一般的な法理である。

仮に、航空機が日本国内に所在する場合、リース会社が航空機の占有を回復するためには、どのような法律上の手続をとればよいであろうか。まず、リース会社は、航空会社を被告として、所有権に基づく返還請求訴訟を提起する手段が考えられる。すなわち、所有権者は、航空機の管理処分権限を有し、占有権原のない者が航空機を不法占拠している場合には、不法占拠者に対し航空機を返還するよう要求することができ

る。ただし、同返還請求訴訟は通常訴訟であり、同返還請求訴訟をリース会社が裁判所に提起することのみでは、航空機の運航・移動を直ちにストップすることはできない。同訴訟に対する判決があり、それに従っ

て強制執行がなされてはじめて、航空機の占有をリース会社が取得することができる。この場合、航空機は容易に外国へ移動しうるものであるが、前記返還請求訴訟の結論（判決）が出る頃には外国に所在していることになれば、判決の執行が困難になることがある。

そこで、前記返還請求訴訟の判決の前に、民事訴訟法七五五条所定の仮処分（係争物に関する仮処分と呼ばれるものであり、これにより目的物の処分、占有移転が禁止される）を申請し、裁判所の仮処分命令を得て、航空機の占有移転を禁止する。

さらに、断行の仮処分、すなわち、航空会社を航空機から除去させ、航空機の占有を強制的にリース会社に対して移転させる仮処分もある。しかし、断行の仮処分は、前記返還請求訴訟の判決前に現状を変更することになるから、裁判所は容易にはこのような命令を発しない。

(3) 航空機の売却、リース利用

前記(1)、(2)により、リース会社が航空機の占有を回復しても、リース会社は、その能力ないし行政法規上の規制により、自ら航空機を利用することが困難である。したがって、占有回復後、リース会社がとりうる手段

としては、①第三者へ売却し、その売却代金により債権回収をすること、②航空機を直ちに第三者へ売却しないで、後日売却するまでの間、他の航空会社等へリースに出すことにより、リース代金の取得を通じて債権回収することが考えられる。①と②のいずれの手段を選択するかは、その時点での航空機のマーケット・プライス、今後の航空機の価格上昇の見込み等の総合判断による。

(4) 損害賠償請求

リース会社は、航空会社に対するファイナンスの資金をロンドン銀行間市場その他各種の金融マーケットから調達しているが、リース契約上のEvent of Default発生により、リース会社は調達先に対してペナルティを支払うことがある。この場合、リース契約は、リース会社の調達先に対して支払うべきペナルティその他の増加費用を、リース会社が航空会社に対して請求しうる旨の規定を置いている。

(5) その他準拠法のもとで航空会社が行使しうる権限をリース会社が代わって行使しうる旨の規定を置いている。

3 モーゲジの実行

航空機に対してモーゲジを保有している場合、ファイナンスの主要な債権回収手段は、モーゲジの実行である。以下においてモーゲジの実行について詳述する（日本法の抵当権の実行としては、裁判所に対する競売申立てによる回収のみが考えられるが、英米法のモーゲジの実行方法は、競売申立てのみならず、比較的広範なものが認められているため留意を要し、注意深くモーゲジ・デュードを読む必要がある）。

a 実行方法

モーゲジの実行のなかで最も確実かつ強力な手段は、裁判所に対する競売申立てである。ただし、モーゲジを保有していたとしても、Event of Default 発生後直ちに競売申立てをするのではなく、当該法廷地法の法制度、競売することの是非、競売費用等を総合的に判断したうえで、競売申立てをするか否かを決定すべきである。

b 日本法

航空機競売における差押手続、換価手続、配当等の手続は、原則として船舶競売に関する民事執行法および民事執行規則の規定が準用されるが、若干の特則が設けられている。すなわち、まず、航空機競売の手

続は、執行裁判所による強制競売の開始決定により開始されるが、この開始決定においては、船舶の場合と同様に、具体的 arrest としての執行官による「航空機登録証明書」（航空法六条）の取上げを必要とする。

そして、差押えの登録後、換価の準備手続に入るが、航空機においては、船舶とは異なり、法令上その登録により対抗することができる賃借権が存在しないため、とくに、不動産のように厳格な現況調査を必要としないことから、現況調査の規定は準用されない（民事執行規則八四条）。

また、上記現況調査を前提とし、かつ、一般の買受人に売却条件を周知させるために設けられた物件明細書の写しの備置きの規定も、上記のように、現況調査がなく、かつ、買受人も不動産業者や一般人が期待されない航空機執行の特色から、その作成・備置義務の規定は準用されず、これに代えて航空機の売却の実施の日の一週間前までに「評価書の写し」を執行裁判所に備え置かなければならない（民事執行規則八五条）ものとされているのが特徴である。

そして、航空機の売却後の代金の納付、引渡命令、売却代金の配当等

の実施の手続は、船舶競売（不動産の強制競売）に関する規定がすべて準用される。

c 英法

英法のもとでは、航空機の占有を取得し、モーゲジを実行する手続は、personal chattels に対する手続と類似している。航空機が、英法系国から外国へ移転する可能性があり、それによりモーゲジの実行が困難なる場合には、injunction により航空機の移動を法的にストップすることができ、injunction 命令を出す可否は裁判所の裁量に委ねられており、また、injunction 命令を出すに關して申立人に担保提供を命ずるか否か、どのような条件を付するかも裁判所の裁量に委ねられている。

d 法制度調査の要点

航空機に対する差押え、競売については各国の手続が異なるため、法制度の調査をしなければならぬが、主として次の項目を調査すべきである。

- (1) 差押えについて
 - ・ 抵当権、被担保債権の存在を証する証拠の提出は必要であるか
 - ・ 保証金の供託は必要であるか
 - ・ 訴訟委任状は必要か
- (2) 競売について

・ 航空機の鑑定の有無

・ 競売について他の抵当権者に通知するか

・ 最低競落価格は設定されるか

七 航空機リースと倒産

1 はじめに

リース契約中、航空会社に Event of Default が発生した場合、リース会社は、前述した債権回収手段をとることができ、航空会社ないしリース会社に対して法的倒産手続を開始した場合、はたして、リース契約は存続するのか、終了するのか、そしてリース会社が航空会社に対して有している債権が法的倒産手続上どのように取り扱われるのが問題となる。

2 航空会社が倒産した場合

航空会社が倒産した場合、リース会社がリース契約を解除しうる根拠となるのは、①リース契約の約定に基づく解除、②債務不履行による解除、③民法六二一条による解除、④破産法五九条ないし会社更生法一〇三条による解除が考えられる。

a リース契約中の約定に基づく解除

リース契約においては、Event of Defaultの一事由として、航空会社に対する破産、会社更生の申立てがあったときは、リース会社は直ちにリース契約を解除することができる。旨の規定を置いていることが多い。この条項についての古典的な考え方は、リース契約においても契約自由の原則が作用し、同条項は無制限に有効であるから、リース契約を直ちに解除することができる。

しかしながら、リース会社が留意しなければならぬことは、最近の学説・判例とともに、同解除条項に対してなんらかの制限を加えようとする傾向が強いということである。ちなみに、最近の判例（所有権留保特約付割賦販売契約の事案）においては、「更生手続開始の申立の原因となるべき事由が生じたことを売買契約解除の事由とする旨の特約は、債権者、株主その他の利害関係人の利害を調整しつつ窮境にある株式会社の事業の維持更生を図ろうとする会社更生手続の趣旨、目的……を害するものであるから、その効力を肯認しえないものといわなければならぬ」と判断している（最三小判昭57・3・30民集三六卷三号四八四頁・本誌一〇〇四号四六頁）。

このような判例が、航空機リース契約にも適用があるか否かは今後の判例・学説等の集積を待つ必要があるが、航空機リース契約の解除特約の規定にも制限が課される可能性がありうることに留意しなければならぬ。

このように判例が、航空機リース契約にも適用があるか否かは今後の判例・学説等の集積を待つ必要があるが、航空機リース契約の解除特約の規定にも制限が課される可能性がありうることに留意しなければならぬ。

断している（前掲最三小判昭57・3・30）。

債務不履行による解除
b 航空会社の倒産前にリース料の遅滞があるとして、倒産前にリース会社がリース契約解除の意思表示をしている場合は、その解除が有効であることに問題はない。問題となると思われるのは、倒産前にリース料の不払いがあったが、倒産後にリース契約解除の意思表示をした場合、リース契約の解除が有効であるかどうかである。

破産法五九条は、破産宣告当時、破産者およびその相手方が双務契約についてその履行を完了していないときは、管財人はその選択により、①契約を解除するか、②破産者の債務を履行して相手方の債務履行を請求することができる旨規定し、会社更生法一〇三条も同趣旨の規定を置いている。そこで、破産管財人ないし更生管財人がこれらの規定に基づきリース契約を解除すること、または、リース会社の債務の履行の要求をすることのオプションを有するか

破産法五九条は、破産宣告当時、破産者およびその相手方が双務契約についてその履行を完了していないときは、管財人はその選択により、①契約を解除するか、②破産者の債務を履行して相手方の債務履行を請求することができる旨規定し、会社更生法一〇三条も同趣旨の規定を置いている。そこで、破産管財人ないし更生管財人がこれらの規定に基づきリース契約を解除すること、または、リース会社の債務の履行の要求をすることのオプションを有するか

破産法五九条は、破産宣告当時、破産者およびその相手方が双務契約についてその履行を完了していないときは、管財人はその選択により、①契約を解除するか、②破産者の債務を履行して相手方の債務履行を請求することができる旨規定し、会社更生法一〇三条も同趣旨の規定を置いている。そこで、破産管財人ないし更生管財人がこれらの規定に基づきリース契約を解除すること、または、リース会社の債務の履行の要求をすることのオプションを有するか

否か問題になるが、この点についても学説の対立があり、判例による明確な方向づけもなされていない。

3 リース会社が倒産した場合
確率的には低いと思われるが、リース会社が倒産した場合、リース契約がどのように取り扱われるかが問題となる。

この場合、検討しなければならない事項は、

① リース会社が破産した場合、破産法五九条の適用はあるか、および

② リース会社に対し会社更生手続が開始された場合、会社更生法一〇三条の適用はあるか、である。

①については、多数説は、破産法五九条は、リース会社が破産宣告を受けた場合には適用がないものとしているようである。

②については、多数説は、前記①と同様に、会社更生法一〇三条はリース会社について更生手続が開始された場合は適用がないものとしている。

4 匿名組合方式において匿名組合員が倒産した場合
現在比較的多く利用されている日

本型レバレッジド・リースは、いわゆる匿名組合方式があることは前述したとおりであるが(第3回・一二〇七号一六頁参照)、この場合、匿名組合員が倒産した場合の権利関係が問題となる。

a 匿名組合契約について、商法五四〇条三号には、「匿名組合員の破産」を、匿名組合契約の当然終了原因としているから、匿名組合員の破産の場合は匿名組合契約が終了し、商法五四一条の規定ないしは匿名組合契約の規定により、匿名組合の出資等の清算がなされることになる。

b 前記aにより匿名組合契約が終了した場合、これが、航空機リース契約に對しどのような影響を及ぼすかが問題となる。

匿名組合契約とリース契約は別個の契約であり、原則として前者の終了は、特約のない限り後者に對しては影響を及ぼさない。もちろん、リース契約において匿名組合員の倒産をリースの終了原因にしている場合には、リース契約は終了することになる。

5 航空機リース契約と国際倒産

a アメリカにおける Chapter 11 手続

航空会社が米国のある州の法人であり、米国内で連邦改正破産法 Chapter 11 の手続が開始された場合、リース契約がどのように取り扱われるかが問題になる。これは、航空機リースに限らず、いわゆるファイナンス・リースが米国の連邦改正倒産法 Chapter 11 でどのように取り扱われるかの問題であるから、ここでは簡単な説明のみにとどめる。

同法の手続において、リース契約が、executory contract (双方未履行債務) として取り扱われるか、または、統一商法典一章二〇一条の「担保権」に該当し、リース会社の権利が secured interest として取り扱われるかが問題となる。航空機リース契約が executory contract に該当するか、secured interest として取り扱われるかは、同リース契約の内容次第ということになるが、リース契約終了時にユーザーが目的物の返還を義務づけられ、しかもその時点で目的物が実質的価値を有する場合が多いことから、リース契約上のリース会社はリース契約上の権利につき secured interest を有する場合が多いと思われる。

このように、リース会社の権利が secured interest として取り扱われ

る場合には、担保権(モーゲジ等)の実行は禁止され、その地位は基本的に弁済計画のなかで一般債権者に優先して満足を受けるものとなり、債権者としてはその権利の行使および内容の両面において制約を受けることになる。

b 日本において航空会社が会社更生法の適用を申請した場合

わが国の会社更生法四条一項・二項は、原則として属地主義を採用する旨規定している。この問題は、「国際倒産と属地主義」というテーマで議論されているものであり、ここでは深く立ち入らないが、従来、厳格な属地主義が適用されていたが、近時においては、行きすぎた属地主義に対する批判が発生し、それを修正しようとする考え方が有力になりつつある。どの程度、現行法のもとで修正されるかについては、今後に解決が残されている。

八 おわりに

以上の解説から明らかなように、航空機ファイナンスは金融法、外為法、税法、商法、担保法、強制執行法、航空法等の多岐にわたる法律分野に關係する。しかも、取引自体が

国境を越える性格を有するがゆえに、国際民事訴訟法、国際公法、国際私法の面からの検討も欠くことができない。航空機ファイナンスをまとめ上げるためには、このような専門的な法律知識が要求されるばかりでなく、さまざまなリスク要因を分析・整理して、限られた時間内にプロジェクトを完成させる総合的・有機的な企画・管理能力が必要とされる。

本稿の冒頭で紹介したとおり、アジア地域における航空機需要の増大は、東京の国際金融市場の急速な拡大と相俟って、わが国の金融機関、法律家をこの分野に否応なく巻き込むことになり、時代の要求に応じた、日本型の新しい航空機ファイナンスのさまざまなスキームを創り出していくことがわれわれの大きな課題となつてこよう。

折しも、一九八九年二月一日、二日の両日、世界のこの分野の専門家を集めて、東京において航空機ファイナンスの国際シンポジウムが開催される。世界の眼もこのような時代の動向を正しく見据えている証左であろう。日本の航空機ファイナンスは、正にこれから本当の意味での夜明けを迎えようとしている。