

# 航空機オペレーティング・リース契約と実務(上)

弁護士 岩瀬ひとみ  
 弁護士 岩瀬ひとみ  
 弁護士 岩瀬ひとみ  
 弁護士 岩瀬ひとみ

本稿では、航空機リースの現状を踏まえたうえで、一九九七年の税制改正によりクロスボーダーの日本型レバレッジド・リースが困難になったことよって、今後、ますます需要が伸びると予想される航空機オペレーティング・リースについて、航空機オペレーティング・リースの意義および特徴、航空機オペレーティング・リース契約における法的問題および主要条項を解説し、最後に、日本における航空機オペレーティング・リースの将来を展望する。

## ■ 航空機リースの現状

### 1 航空機リースの現状

a 航空機ファイナンスの現状  
 一九九七年中期現在の統計によると、一九八五年以降に製造された世界の商業用航空機のうち、四九%の航空機が航空会社  
 の自社所有で、三〇%がファイナンス・リース、二一%がオペレーティング・リースにより利用されている。アジア・太平洋

諸国に限定すると、六〇%が自社所有、一九%がファイナンス・リース、二一%がオペレーティング・リースである。北米では、四八%が自社所有、四二%がファイナンス・リース、一〇%がオペレーティング・リースは一〇%にすぎない。南米では、自社所有がわずか一〇%で、ファイナンス・リースは二三%、残りの六七%はオペレーティン

## ● 目次 ●

### Ⅰ 航空機リースの現状

- 1 航空機リースの現状
- 2 日本における航空機ファイナンス——税制改正によるクロスボーダーのJLLの終焉

### Ⅱ 航空機オペレーティング・リースに対する需要

### Ⅲ 航空機オペレーティング・リース

- 1 航空機オペレーティング・リースの意義
- 2 航空機オペレーティング・リースの特徴
- 3 航空機オペレーティング・リースである(注1)。

地域によりこのような違いが生じるのは、低コストかつ税務メリットのあるリースの可否が地域によって異なることによるものと思われるが、航空機を調

### Ⅳ グ・リースの歴史

- 4 航空機オペレーティング・リース取引における留意点 (以上本号)

航空機オペレーティング・リース契約における法的問題および主要条項(実務経験を踏まえて)

- 1 航空機オペレーティング・リースの意義
- 2 主要条項の内容
- 3 国際取引における留意点

Ⅳ 日本における航空機リースの将来的展望

達する際に柔軟かつ短期的な需要にも応えられるような方法で、航空機を調達したいという点、および低コストかつ税務メリットのある方法を利用したいという点は、どの地域の航空会社に

も共通することであろう。

b 航空機ファイナンスの需要  
一九九〇年代の終わりまでに、新造航空機の約六割がオフ・バランスシートの方法によりファイナンスされると推測されており、これは、金額としては年間三五〇億米ドルになる。つまり、向う五年間で必要となるファイナンスの金額は、一〇〇億米ドルに上るといわれている。

現在も続いているアジアの経済危機を考慮に入れると、右の予想は若干修正されなければならないとも思われるが、長期的には、アジア経済危機の影響もそれほど大きくなく、航空機および航空機のためのファイナンスに対する需要は、今後も伸び続けるであろう(注2)。

2 日本における航空機ファイナンス——税制改正によるクロスボーダーのJLLの終焉

日本のリース市場は、過去一〇年間、世界的にみても、節税メリットのための航空機ファイナンスの主要な市場であった。

日本のリース産業によるクロスボーダーの(国境を越えて行なわれる)航空機ファイナンスは、一九七〇年代の終わり頃、いわゆるサムライ・リース(注3)から始まり、ショーン・リース(注4)へと続き、一九八五年以降の日本型レバレッジド・リース(JLL)(注5)により飛躍的に拡大した(注6)(注7)。ところが、一九九七年一月二六日に発表された税制の改正により、クロスボーダーのJLLは終焉を迎えた。すなわち、一九九八年一〇月一日以降に締結される外国航空会社の航空機にかかるファイナンス・リース(クロスボーダーのファイナンス・リース)に関して、リース物件の減価償却方法が見直され、「リース期間定額法」によらなければならないこととされたのである(注8)。これにより、従来定率法による減価償却によって生み出されていた税法上の効果はなくなり、クロスボーダーJLLによる投資は存在意義を失うこととなった。もともと、JLLは全滅するわけではなく、日本のエン

ド・ユーザーに対するJLLは今後も続くのであるが(注9)、クロスボーダーJLLが、過去一〇年以上にわたって世界の航空機ファイナンス市場を支配してきたという形で存在しなくなるのは事実である。

3 航空機オペレーティング・リースに対する需要

## 航空機オペレーティング・リース

1 航空機オペレーティング・リースの意義

a 航空機オペレーティング・リース  
オペレーティング・リースとは、ファイナンス・リース以外のすべてのリース(賃貸借)である(注10)。会計上、ファイナンス・リースの基準から外れ、リース物件はレッシーの貸借対照表に現れない。わが国のリースは、ファイナンス・リースを中心として発展してきたが、最近では、特定機種(注11)の効率的運用を目的とするオペレーティング・リースや特定機種に保守を加えたメインテナン

このように、航空機の需要、航空機ファイナンスに対する需要は、今後も伸び続けることが予想され、ことに、クロスボーダーのJLLがなくなった日本においては、航空機オペレーティング・リースがこれまで以上に利用されることが予想される。

ス・リースも増えてきた(注12)。

航空機オペレーティング・リースは、航空会社に対して航空機をリースするものである。通常、航空機メーカーや専門のレッサーによりアレンジされ、リース期間終了後はこれらの者により引き取られる。航空会社にとって、オペレーティング・リースは他の方法により航空機を調達するのと比べて若干コストが高くかかるが、必要に応じて柔軟に航空機を調達できることから利用されている。

b 航空機ファイナンス・リースとの本質的な相違点  
航空機ファイナンス・リース

は、本質的にファイナンスであるから、レッサーは、収益を生むもの、投下資本回収の源としての当該資産に着目するのではなく、一レッシーに対する信用に着目して行なわれる。航空機を所有することにより生じるリスクや利益の大部分はレッシーが受け、レッサーの収益は、レッシーがそのすべての義務を履行するということを前提としてあらかじめほぼ決まっている。

これに対して、航空機オペレーティング・リースは、本質的に賃貸借であるから、そこでは、レッシーは収益の源ではなく、レッサーは、個々のレッシーから収益を得ること、返済を受けることについて信用を有しない。レッサーは、一レッシーに着目するのではなく、航空機に投下した資本を回収し収益を上げるために、いくつものリースを連続してアレンジし、最終的にその航空機を売却する自らの能力に頼ることになる。オペレーティング・リースにおいては、レッサーは、高いリース料(賃料)やリース終了後返還されたリース物件を高い価額

で売却することにより利益を受け、また、レッシーによる債務不履行や低いリース料により損害を被る(注13)。

## 2 航空機オペレーティング・リースの特徴

航空機オペレーティング・リースには、次のような特徴がある。これらの特徴は、一般的なものではあり、すべての航空機オペレーティング・リースに当てはまるわけではない。

### ① リース期間

リース期間は、通常、航空機の寿命に比べて相当短く、三〜七年間、平均五年間である(注14)。

### ② リース料

航空機オペレーティング・リースにおいては、レッサーが当該航空機に投下した資本をリース期間中にすべて回収するわけではないため、リース料は、航空機の購入価格や金利ではなく市場の状態に左右される(注15)。一カ月のリース料は、航空機の価値の〇・八五〜一・五〇%といわれている(注16)。リース料は、通常、一カ月ご

とに前払いされる(注17)。

### ③ セキュリティ・デポジット

航空機オペレーティング・リースにおいては、通常、航空機の引渡前に、オペレーティング・リース契約におけるレッシーの義務を担保するため、レッシーがレッサーに対してセキュリティ・デポジットと呼ばれる保証金を積む。セキュリティ・デポジットの金額は、通常、二〜三カ月分のリース料の金額に相当する。積む方法は、現金またはファーストクラスの銀行によるレター・オブ・クレジットによる場合が多い(注18)。

### ④ メインテナンス料等

航空機オペレーティング・リースにおいては、通常、レッシーは月々の利用の度合いに応じて、メインテナンス料や補助リース料を追加して支払う。これは、将来の主要なメインテナンスの費用(注19)に充てられる。

### ⑤ メインテナンス

オペレーティング・リースは賃貸借であるから、所有者であるレッサー(貸主)は、比較的

自由に航空機を検査ないし調査することができ、また、メインテナンス・プログラムやメインテナンス業者の選択その他航空機のメインテナンスについて、ファイナンス・リースにおけるよりも大きく干渉することができる。

### ⑥ 返還の際の引渡しの条件

航空機オペレーティング・リースにおいては、レッサーが、リース期間終了後に航空機をなるべく柔軟に売却するまたは他へリースへ出すことができるとするために、返還の際の航空機引渡しの条件が詳細に定められる。リース期間終了時に、最良、かつ、レッシーが主要なメインテナンスを完了した状態で航空機を返還することが規定される。

### ⑦ 保険条項

航空機オペレーティング・リース契約には、厳格な保険に関する条項が置かれる。レッシーは、所定の最低保険金額をカバーする保険に加入しなければならない。保険金は全額所有者であるレッサーに直接支払われる。

⑧ サブ・リース

航空機オペレーティング・リースにおいては、レッシンによる航空機のサブ・リースが厳格に制限される。オペレーティング・リース契約において許容されるサブ・リース先を列挙しているものや、サブ・リースにつき常にレッサーの承認が要求されているケースもある。

⑨ リース更新権・航空機買取オプション

航空機オペレーティング・リースにおいては、レッシンは、リースを更新するオプションや航空機を買い取るオプションを有しないことが多い(注20)。

⑩ その他

ローン契約やファイナンス・リース契約と異なり、一般的に、航空機オペレーティング・リース契約には、財政上の確約に関する条項が置かれない。

3 航空機オペレーティング・リースの歴史

a 航空機オペレーティング・リースの沿革

航空機オペレーティング・

リースは、元来、航空会社が余った航空機や古い航空機を緊急機に回すという目的から、一九六〇年代に発達した。はじめの頃は、中古航空機のみがその対象とされ、航空会社がレッサーとなり他の航空会社にリースしていた。

一九七〇年代半ばに、取引が活発になり、航空会社から剰余航空機を購入し、それを他の航空会社にリースする航空機リース専門会社 (International Lease Finance Corporation (ILFC) や Guinness Peat Aviation (GPA) など) が現れ、一九八〇年代半ば頃から、ILFCやGPAがメーカーより直接新造航空機を購入して、航空会社にリースするようになり、現在のオペレーティング・リースのような形になった。次第に、リース会社による新造航空機への購入は、増加、多様化した(注21)。

b オペレーティング・リースが現在のような形(注22)に発展した理由

① 最大の理由は、航空会社の真の需要に合致していたから

である。航空会社は、航空機を所有したり、税金の高い長期のファイナンス・リースを利用するコストよりも、柔軟に航空機を取得したり手放すことができ、オペレーティング・リースのコストのほうがよりよいと考えるのである。

② 設立されたばかりの航空会社の多くにとっては、航空機オペレーティング・リースは、航空機を確保するための唯一の手段である(注23)(注24)。

③ 航空機を購入する資金や信用力を有しない航空会社やレンドアが貸付額の制限を受けるような管轄内にあるため、メーカーから直接購入する資金を得ることができないという理由からオペレーティング・リースを利用する航空会社(注25)もある(注26)。

④ 貸借対照表における資産と負債の比率を改善するという理由からオペレーティング・リースを利用する航空会社もある。オペレーティング・リースがレッシンである航空会社の貸借対照表に現れないという点を利用するのである。

⑤ 特定の機種の航空機を短期間だけ運航するために、オペレーティング・リースを利用する航空会社もある。短期的な需要に応じて利益を上げるため、そして、かかる短期的な需要のために特定の機種の航空機を長期間所有することを避けるためである。

c 日本におけるオペレーティング・リース

わが国における航空機オペレーティング・リースは、当初は税務メリットのためではなく、低コストで利益を上げ、最終的に市場で売却することによりキャピタル・ゲインを得ることを目指していた。一九九〇年代前半以降、投資家ベースで、税務メリット(法人税の繰延べや相続税の削減)を享受するためのもの、キャピタル・ゲインを目指したものなどさまざまなものへと広がった。

わが国における税務上のメリットを目指した航空機オペレーティング・リースは、現在、小康状態であるといえるが、中古航空機の価格が安定していることなどにより、近年、

取引量が再び増加し、毎年、一年間当りの取引量は金額にして三億六億米ドルに上る。クロスボーダーのJLILの終焉に伴い、今後、取引量はさらに増加することが予想される。

#### 4 航空機オペレーティング・リース取引において留意すべきポイント

航空機オペレーティング・リース取引においては、リースの利益の大部分が最終的に航空機を売却したときの売却価格からもたらされるため、最終的に航空機が売却されるまで、リースの利益は現れない。

したがって、リースとして、利益を上げるために、①航空機を購入する時の購入価格(注27)、②リース料(注28)、③航空機を所有する期間を通してその価値を維持することおよび航空機を売却する時の売却価格に留意する必要がある。また、航空機を売却する時の売却価格を有利にするために、リースは、タイミングを測って航空機を売却すべきであり、条件次第では航空機を保持しなければな

らない場合もある。そのために、④リースは、日頃から資本を維持しておかなければならない。さらに、他の取引同様、⑤借入コストを低く抑えることも重要である。

(注1) Andrew Littlejones 著『Stephen McGill Aircraft Financing Third Edition』八頁。

(注2) Littlejones 著『McGill Aircraft Financing』一〇頁。

(注3) 当時のわが国の大幅な黒字を減らすために、日本輸出入銀行の緊急輸入外貨貸付制度(一九七八年)を利用したドル建て国際航空機リースである(加藤一郎『椿寿夫編』「リース取引法講座」二二五頁以下、沢木敬一郎『石黒一憲監修』「国際金融取引」二六七頁以下参照)。

(注4) 一九八一年以降発達した、日本のリース会社が海外で航空機等をいったん取得し、外国の政府機関や企業に円建てで長期リースする(割賦販売契約形式)の航空機リースである(吉村公雄『河野哲夫』阿部定篤『團野耕一』「新銀行実務総合講座7 国際金融」二二八頁以

下、沢木『石黒監修』前掲注3二六七頁以下参照)。

(注5) 投資家が借入れにより航空機を取得し、航空会社等に対して航空機等の法定耐用年数より長いリース期間を設定し、航空機をリースするもので、リース開始後六七年間の赤字を本業の利益と通算することによってタックス・メリットを得ようとするものである(太田監査法人編『新版リースの会計処理と税務』二二七頁)。課税所得を継続的に毎期計上している企業が、リース物件の所有者およびリースとなつて、償却資産を保有することによるキャッシュ・フロー上の節税効果を得るため、リース料率を低下させることによつて、他の金融と比較してもきわめて低い水準のリース料を設定することが可能となる(沢木『石黒監修』前掲注3二七二頁参照)。

(注6) 六〇〇億米ドルを超える資産がJLILによりリースされたといわれている。

(注7) なお、従来、巨額の取引は航空機ファイナンスにおいて行なわれてきたが、最近では、電話機やバス等の他の大型資本資産のファイナンスも増加傾向に

あり、一九九六年から一九九七年度は、JLILマーケットの約四分の一が航空機以外の資産によるものであるといわれている。

(注8) 太田昭和監査法人編『新版リースの会計処理と税務』(第二版)二二九頁参照。

(注9) したがって、たとえば日本航空または全日本空輸に対する航空機リースは、今後もJLILの方式で行なわれよう。

(注10) 宮内義彦『リースの知識』二二頁以下。

(注11) コンピュータ、測定機器、建設機械、乗用車、海上コンテナ等である。

(注12) 宮内・前掲注10一二四頁以下。

(注13) もっとも、オペレーティング・リースにおいても、ファイナンス・リースにおけるのと同様、航空機を使用することから生ずる運航上のリスクの大部分を受け、そこから生じる収益の大部分を得るのはリースである。

(注14) 六カ月より短い期間、または、一二年より長い期間のものもある。

(注15) 航空機をオペレーティング・リースするビジネスは、商

品を取引するビジネスに似ており、レッサーの利益は需要と供給のバランスにより変化する。

需要が供給を上回る場合、リース料やリース物件の売却価格は上昇し、逆に、供給が需要を上回る場合、新たなレッシューを探すことさえむずかしくなり、リース料も航空機のキャピタル・バリューも低下する。

(注16) 近代の商業用航空機の一カ月当りのリース料は航空機のキャピタル・バリューの〇・九一・一％であり、古い航空機ほどリース料の航空機のキャピタル・バリューに対する割合は高くなる。

(注17) 信用力の高い航空会社の場合には、月々または年四回払いの後払いを交渉する会社もある。

(注18) したがって、オペレーティング・リースにより航空機を取得する場合に、レッシューが最初に負担する金額は、第一回のリース料(前払い)も含めて、航空機の価値の約四％にすぎない。

(注19) メンテナンス料は、通常、主要なメンテナンス(機体のD-checkその他の検査、エンジン等のメンテナンス、部

品の交換、ランディング・ギアの分解検査等)の一時当りの概算コストにより決定される。

(注20) 理論的には、リースの更新や航空機の買取は、市場における公正な価格によりなされることになるため、これらのオプションを与える場合、レッサーにとって損失となることを避けるため、通常、最低価格が規定される。

(注21) 当初は新造のB737-300ばかりであった。

(注22) 世界の航空機のうち約二〇％がオペレーティング・リースによるものである。

(注23) 事前の注文をしていないため、メーカーより新造航空機を取得することができないからである。

(注24) 新しい航空機を注文したり、以前のリース契約に基づいて返還を受けることにより、レッサーは、通常、メーカーよりもより短期間で航空機を提供することができる。

(注25) 多くの南米の航空会社である。

(注26) レッサーは、レッシューの信用よりも資産価値を重視するので、信用力の低い航空会社と取引をすることができる。

(注27) メジャーなレッサーは、購入力がありメーカーに大量に注文をするため機体やエンジンの購入価格をディスカウントしてもらえらる。小規模のレッサーは、メジャーなレッサーが受けるようなディスカウントをもらえないため、税務メリットや市場の動きなどに注目せざるをえない。

(注28) リース料は市場における需要と供給により影響を受けると前述したが、短期的にみると、レッサーがレッシューの信用力をどの程度無視するかということに左右される。リース期間終了後に航空機を保持したいと考えている場合は、レッシューの信用力が低くても高いリース料をとることがより利益に繋がるが、航空機を将来投資家に売却したいと考えている場合は、投資家社会において受け入れられやすいように、リース料が低くても信用力の高いレッシューを選択すべきであるということになる。

**よくわかる 金融機関のコンプライアンスQ&A**  
— 経営倫理と法令遵守の確立策 —  
コンプライアンス研究会 編 ●A5判・定価1,890円(税込)

◎「コンプライアンス」の本質がよくわかる！  
◎経営リスク回避・企業倫理確立へ、金融機関役職員必読の書！

▶「コンプライアンス」の本質、各種の具体的な改革・改善案、外部チェックの在り方等を、Q&Aスタイル70問で分かり易く解説！  
▶全国銀行協会連合会/全国信用金庫協会関連資料も収録！

〒160-8520 東京都新宿区南元町19  
社団法人 金融財政事情研究会 お申込先→(株)きんざい 書籍係 電話 (03)3358-2891(直通) FAX (03)3358-0036

# 航空機オペレーティング・リース契約と実務(中)

弁護士 瀬野 克久  
 弁護士 岩瀬ひとみ

## 目次

### 航空機オペレーティング・リース契約における法的問題および主要条項(実務経験を踏まえて)

#### 1 航空機オペレーティング・リース契約の意義

航空機オペレーティング・リース契約は、本質的に賃貸借であり、レッサーの利益は最終的に航空機を売却した時の売却価格からもたらされるため、レッサーは、航空機の価値を保全する必要がある。したがって、航空機オペレーティング・リース契約の契約条項の多くは、引渡時における航空機の状態、リース期間を通しての支払の担保および航空機のメンテナンス、リース期間終了時における航空機の引渡しに関するものとなる。

#### 2 主要条項の内容

以下では、実際の航空機オペレーティング・リース契約に含まれる主要な条項をあげ、適宜説明を加える。なお、各条項の内容が個々の契約により異なることはいうまでもない。

##### a 当事者

レッサーおよびレシーパーが当事者である。

### 目次

#### 航空機リースの現状

- 1 航空機リースの現状
- 2 日本における航空機ファイナンス——税制改正によるクロスボーダーのJLLの終焉
- 3 航空機オペレーティング・リースに対する需要

#### 航空機オペレーティング・リース

- 1 航空機オペレーティング・リースの意義
- 2 航空機オペレーティング・リースの特徴
- 3 航空機オペレーティング・リースの歴史

#### 航空機オペレーティング・リース取引における留意点

- 1 航空機オペレーティング・リース契約における法的問題および主要条項(実務経験を踏まえて)
- 2 主要条項の内容
- 3 国際取引における留意点
- 4 日本における航空機リースの将来的展望

航空機リース取引においては、航空機保有会社から直接航空会社に対してオペレーティング・リースに出す場合、リース料に対して源泉徴収税 (With-

holding Tax) が課されることがある。このような場合に、源泉徴収税の支払を回避するため、航空機保有会社が、まず、ある国の特定の会社へ航空機を

リースし、この会社が航空会社に対して当該航空機をリースすることが少なくない(航空機保有会社が特定の会社を経由して航空会社に対して航空機をリースすることになる)。かかる場合、航空会社としては、直接のレッサーの義務につき、航空機保有会社から連帯保証をとるべきを検討する必要がある。

また、リースの場合、二重課税を免除する措置を利用することによりレッサーに課される税率が変わる場合もあるので、かかる観点から、当事者の選択を含めストラクチャーを検討する必要がある。

#### b 基本原則

レッサーがレッシーに対して、当該航空機およびエンジンリースする旨を明らかにする条項である。航空機は型式、製造者番号、登録番号等により特定され、エンジンは型番号、製造者番号により特定される(注29)。

#### c 表明および確約 (Representations and Warranties)

当事者が、相互に種々の事項

(自社が適法に設立して存続する会社であること、当該リース契約を締結する権能を有していること、社内の手続その他の手続を適正に踏んでいること等)について表明し、確約する条項である。レッシーがここで表明、確約した内容が誤りであると判明した場合、債務不履行に該当する(後述w(次回掲載)参照)。

レッサーの立場からすると、当該表明および確約がリース契約締結日現在のみならず航空機引渡日においても同様になされるべきものと規定すべきである。

#### d 前提条件 (Conditions Precedent) に関する条項

クロスボーダーのリース契約においては、レッサーがレッシーの弁護士等から意見書(Legal opinion)を受領することが条件とされるのが一般的である。

通常、レッサーは、レッシーの本国の弁護士および当該航空機の登録国の弁護士から(航空機の現在地が異なる場合は現在の地の弁護士からも)、レッシー

が当該リース契約上の債務を履行することが法律その他の法規に違反しないこと、レッシーにおいて必要な社内手続がすでにとられていること、レッシーに対する判決がレッシーの本国において執行可能であること等を確認する内容の意見書をとる。

また、当該航空機の登録国の弁護士からは、当該航空機が有効に登録され、当該オペレーティング・リース契約上のレッシーの債務不履行があれば同契約の条項に従い、レッサーにより有効に登録抹消できることも確認する。

もっとも、かかる意見書を徴したとしても、不適法な当事者間の合意が適法になるわけでもないし、また、たとえかかる意見書が存在しなくとも、適法な当事者の合意が不適法になることもない。弁護士からの意見書は裁判所の確立した判例でも、政府による確立した公式見解でもないで、その正確性が完全に保証されているわけではなく、これを金科玉条のように掲げて、これさえあればレッサーの権利が完全になると信じては

いけない(注30)。

#### e 引渡し (Delivery) に関する条項

引渡日 (Delivery Date)、引渡場所、引渡条件、航空機の技術状態についての合意等(レッシーによる引渡日前の航空機を検査および検査の際発見した欠陥の修繕等)、機内のカーペット、シート・カバー等の処理(注31)等について定められる。

航空機の引渡しは予定されていた引渡日より遅れることが少なくなく、したがって、レッシーが、引渡しが遅延したことによる損害の賠償または引渡しの最終期限(当該期限を徒過した場合、レッサーもレッシーも当該リース契約から解放される)に関する定めを置くことを求めることも少なくない。

航空機オペレーティング・リース契約においては、引渡しは、通常、「現状有姿 (as is where is)」つまり、航空機の状態およびその所在について引渡時の現状のままで行なわれる。かかる場合、引渡後はレッサーは航空機の状態について何らの責任をも負わなくなるため



(注32)、レッシーにとって、引渡前の航空機の状態、メンテナンスの状態等の検査は不可欠である。なお、実務においては、引渡時の航空機の状態に関する条件がすべて満たされなかった場合であっても、引渡日以降一定の期間内にレССァーが当該条件が満たされるべく修繕等を行なうと規定されるケースも少なくない。

航空機の引渡時には、レッシーからレССァーに対して受領証 (Acceptance Certificate) が交付され、これにより、レッシーは異議を留めずに航空機の引渡しを了承したものとみなされる。

f リース期間 (Lease Term) に関する条項

航空機の引渡日から一定の間、または、当該一定期間が経過する前に解除その他によりリース契約が消滅する場合は、その時点までの期間がリース期間とされる。

リース期間の終了に関して、レССァーがリース期間終了後当該航空機を売却せずリースすることを決定した場合に、一定の

条件で当該航空機のリースを受けることができる第一優先拒否権 (first right of refusal to lease the Aircraft) がレッシーに対して付与されることがある。この場合、レッシーがかかる優先権を行使しない場合に、レССァーは当該航空機を自由に第三者に対してリースすることができることになる。

g リース料 (Rent) に関する条項

通常、リース料は、月額が固定され毎月支払われるリース料としての基本リース料 (Basic Rent) と、一定の場合に支払わなければならない補助的リース料 (Supplemental Rent) が規定される。基本リース料は、通常、各リース料支払日に前払いされる。後述するように、クロスボーダーの航空機オペレーティング・リース契約においては、レССァーの為替リスクを避けるために、リース料は米ドルにて定められるのが一般的である。

h セキュリティ・デポジット (Security Deposit) に関する条項

セキュリティ・デポジットとは、リース契約上レッシーによる不払いが生じたときのためにレССァーに対して預託される金銭である。このセキュリティ・デポジットは、リース契約が終了し航空機が返還される時に、精算されたうえでレッシーに対し返還される。

セキュリティ・デポジットは、前払リース料やメンテナンス・リザーブとともに、レッシーが契約上の義務を履行しない場合に、限定された範囲で防衛手段となるものであり、オペレーティング・リースにおいて重要な意味を有する。

i メンテナンス・リザーブ (Maintenance Reserve) に関する条項

メンテナンス・リザーブは、各レンタル期間 (Rental Period) リース料やメンテナンス・リザーブを計算する基礎となる期間であり、たとえば、各一カ月間) ごとに、当該レンタル期間の航空機の運航時間 (Flight Hour) ごとに、機体に関して (機体メンテナンス・リザーブ)、各エンジンに

関し (エンジンメンテナンス・リザーブ)、各エンジン部品に関して (部品メンテナンス・リザーブ)、着陸装置に関して (着陸装置メンテナンス・リザーブ)、それぞれ支払われ、機体、エンジン、エンジン部品、着陸装置等のそれぞれのメンテナンス (管理、修理、部品交換、検査等) 費用に充てられる。

メンテナンス・リザーブの金額は、消費者物価指数やメーカーからの勧告、航空機の運航環境の変化、航空機の運航サイクルの変化に応じて調整されることが多い。また、定期的な航空機の精密検査 (Check 等) (注33) に実際にかかった費用の金額により減額されることもある。レッシーが実施した精密検査の費用が、その時点においてレССァーにより保持されている機体メンテナンス・リザーブよりも少額の場合に、機体メンテナンス・リザーブが減額されることである。なお、通常、第一回の精密検査の費用の一部 (航空機引渡時までの Flight Hours の割合

について)はレッサーが負担する。

**j 支払 (Payment) に関する条項**

レッシーによる支払は、相殺がなされることなく、また、税金その他の控除・源泉徴収もなく支払われるべき旨の規定である。印紙税等税金の負担や支払遅延の場合の遅延利息に關しても規定される。

航空機はドル資産といわれており、その価値は米ドルで評価される。したがって、リース契約における支払をすべて米ドルにすることにより、レッサーの為替リスクはより小さくなるため、リース契約における支払は通常米ドル建てで行なわれる。

**k 絶対的義務を定める条項**

リース契約のもとでのレッシーの義務が絶対的なものであり、航空機の取用その他何らかの理由により航空機の利用ができないこと、航空機に関する登記登録等の欠陥、航空機的全損または損傷、当事者の破産等の事由により影響を受けない旨の規定である。

**航空機オペレーティング・**

リース契約において、レッサーは、レッシーが航空機を自らが所有するものように運航、管理し、注意を払うこと、また、いかなる状態においてもレッシーが契約上の義務を履行することを確保する必要がある(注34)。本条項はそのための条項の一つである。

**l メーカーによる保証 (Warranties) に関する条項**

航空機のメーカーが、メーカーから航空機を購入した者(レッサー)に対してなすさまざまな保証に關し、当該リース契約が、レッサーがメーカー等に対して有する機体、エンジン等の保証について有する権利に影響を及ぼさない旨、および、クレームの弁済金が原則としてすべて直接にレッサーに支払われる旨規定される。

ただし、レッシーは、機体、エンジン等の欠陥について製造したメーカーに対してクレームする代理権を授与され、自己の費用においてメーカーに対して請求できる旨規定され、また、当該クレームがレッシーが修繕した航空機の欠陥に関する場合

や、リース期間中に航空機、エンジンまたは部品を使用できないことによる賠償である場合でかつ債務不履行事由が生じていない場合等一定の場合には、直接レッシーに支払われる旨規定されることもある (Airframe Warranty Assignment Engine Warranty Assignment)。

**m 平穏な享有 (Quiet Enjoyment) に関する条項**

レッサーがリース期間を通してレッシーによる航空機の平穏な享有を妨害しない旨の条項である。レッサーの取引によって生じたリーエンをレッサーが消滅させるという内容も含まれる。レッサーおよびレッシーの二者の単純な取引においては、レッサーによる約定としてこれを規定すれば足りるが、取引に第三者(レッサーに対するファイナンサー等)が関わる場合、かかる第三者からもかかる約定を取り付けるべきである(注35)。

**n 権原 (Title)、登録 (Registration and Filing) に関する条項**

レッサーが当該航空機の所有者であり、レッシーが所有者でないことを確認する条項、および、航空機の登録に關する条項である。

通常、航空機はこれを運航する航空会社の本国(登録国)において登録されなければならない。当該航空機の所有者であるレッサーの本国が登録国以外である場合、当該登録国において外国人保有の航空機を登録することができるか否かについて確認しておく必要がある(注36)。

**o 占有 (Possession) に関する条項**

リース期間中、レッシーが航空機を占有する際の義務ないし約定を定める条項である。

**① サブ・リース (sub-lease) に関する条項**

通常レッシーは、レッサーの事前の書面による許可なくサブ・リースする権利を有しない、または、あらかじめ許容されるサブ・リース先が限定列挙される。

**② レッサーによる検査に關する条項**

レッサーは、レッシーによる

航空機の運航を妨げない範囲で、いつでも航空機、エンジンまたは部品を検査することができ旨定められる。

③ レッシーによる航空機の処分に関する条項

レッシーは、当該航空機の所有者ではないから所有権を危険に晒したり、航空機やエンジン、部品に担保権を設定することができない。

また、通常レッシーは航空機の一部を航空機から取り外すことも禁止される。ただし、部品の交換に関して新たな部品が何らの手続を踏むことなくレッサーのものとなるのであれば、許容されるのが一般的である。

④ 定置場に関する条項

レッサーの書面による事前の同意なく航空機の定置場を変更できない旨の規定である。

⑤ 記録に関する条項

レッシーが当局の指示および適用法規に従い、航空機の飛行およびメインテナンスの記録を保管する旨の規定である。

⑥ メインテナンスおよび修理に関する条項

航空機ファイナンス・リース

と異なり、航空機オペレーターング・リースにおいては、航空機の状態を良好に保持することがより重要であり、メインテナンスに関する条項は重要である。航空会社と航空機を管理する業者との間において航空機の管理に関する契約 (maintenance agreement) が締結される場合、レッサーが、かかる管理に関する契約の当事者ではないにもかかわらず、その内容を確認することが多く、また、かかる管理に関する契約のもとにおいて紛争が生じた場合にレッサーに通知をする旨や、レッサーの債務不履行によりリース契約が終了した場合にかかる管理に関する契約がレッサーとの間において効力を維持する旨規定されることもある。

そして、かかるメインテナンスに関する条項は、レッサーから要求があり次第、レッシーが所定のメインテナンス・プログラムおよび書類、返還時行なうべきメインテナンス・プログラムや書類の写しをレッサーに交付する等規定され(後記第(h)項)、レッサーのメインテナンスにつ

と異なり、航空機オペレーターング・リースにおいては、航空機の状態を良好に保持することがより重要であり、メインテナンスに関する条項は重要である。航空会社と航空機を管理する業者との間において航空機の管理に関する契約 (maintenance agreement) が締結される場合、レッサーが、かかる管理に関する契約の当事者ではないにもかかわらず、その内容を確認することが多く、また、かかる管理に関する契約のもとにおいて紛争が生じた場合にレッサーに通知をする旨や、レッサーの債務不履行によりリース契約が終了した場合にかかる管理に関する契約がレッサーとの間において効力を維持する旨規定されることもある。

平成10年1月施行の新民事訴訟法に対応。  
立法担当者・保全実務運用担当者によるコンメンタール。

# 注釈 民事保全法 [上・下]

【上巻】1条～12条 総則・保全命令・假処分  
【下巻】13条～18条 保全執行に関する手続・假処分執行  
著者 山崎 朝 編者 浦木比呂志

法務省、裁判所の立法担当者、東京・大阪地裁で保全実務に携わる裁判官を中心とした執筆陣による、詳細なコンメンタール。

- ◆平成10年1月に施行された新しい民事訴訟法に対応。改正に伴う民事保全法の改正点についての詳細な解説をおりこむ。
- ◆民事保全規則についても関連規定において解説。
- ◆(注)を本文におりこみ、文献の引用を最小限にとどめる等、わかりやすさを重視した編集方針を徹底。

社団法人 民事法情報センター | 販売 株式会社 きんざい 書籍係 〒160-8520 東京都新宿区南元町19 電話 (03) 3358 2891(直通)

いて検査する権利が、ファイナンス・リースの場合と比較して強化される。レッシーは、航空機のメインテナンスに関して、通常次のような義務を負う。

- (a) 航空機の耐空性を維持し、修理し、航空機を良好な状態に保つ。
- (b) 定められたメインテナンス・プログラムを、レッサーの同意なく変更しない。
- (c) 定められた業者を通じて、規定のメインテナンス・プログラムに従い、すべてのメジャー・チェック (C-Check、multiple C-Check、D-Check等) を行なう。
- (d) 航空当局の規則に従い航空機をメインテナンスする。
- (e) 航空機、エンジンおよび部品に関する検査命令、変更要求、耐空指示等に従う。
- (f) 航空当局の法律、規制に従う。
- (g) 耐空証明を維持する。
- (h) 航空当局により求められた場合、メインテナンスに関する証明書を維持し、その写しをレッサーに提供する。
- (i) 必要に応じてエンジンま

たは部品等を交換する。

⑦ 飛行禁止区域に関する条項  
レッシーは、航空機を、国際連合安全保障委員会が制裁対象としている国や地域へ向けて運航してはならない旨規定される。

(注29) なお、航空機の型式、製造者番号は航空機登録証明書により確認することができる。また、航空機それ自体の概要については耐空証明書および型式証明書により確認することができる。

(注30) 西川知雄「国際リース契約の手引」二〇七頁。

(注31) 航空機のカーベットおよびシート・カバーは、レッシーの費用でレッシーにより調達されるとされるのが一般的である。

(注32) 「現状有姿 (as is where is)」といっても、引渡時の航空機の状態に関して一定の条件が付され、「かかる条件以外の瑕疵担保責任は負わない」という趣旨である。

(注33) 航空機の定期検査には、守備範囲の最も狭い A-check、次に守備範囲の狭い

B-check、一年ごとに行なわれる比較的重要な精密検査である C-check、最も広範囲にわたって行なわれる精密検査である D-check がある。航空機オーバーテイング・リースにおいては、リース期間終了後に航空機がレッサーに返還される直前に C-check を行なうことが要求されるのが一般的である。

(注34) このようなリースを「ネット・ネット・リース」という。

(注35) Quiet Enjoyment Letter という形で取り付ける。

(注36) たえば、わが国においては、①日本国籍を有しない人、②外国または外国の公共団体もしくはこれに準ずるもの、③外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体、および、④これらの者が代表者等となっている法人が所有する航空機 (航空法四条一項)、または、外国の国籍を有する航空機は登録することができない (航空法

四条二項)。  
米国においては、米国に国籍または永久居住権を有する者により所有される航空機、もしくは、米国法人により所有されかつその主たる所在地が米国内に

ある航空機で、かつ、外国において登録されていないものでなければ登録することができない (Federal Aviation Act, Sec. 501(b))。

英国においては、原則として当該航空機を英国国民が保有する場合でなければ登録することができないが、①外国人が英国内に place of business を有する場合であって民間航空大臣 (Civil Aviation Authority) が登録を認める場合、および、②航空機が英国国民に対し賃貸 (charter by demise) されている場合であって民間航空大臣が登録を認める場合には、例外的に英国国民以外が保有する航空機を登録することも認められており、民間航空大臣に広範な裁量権が与えられていて、登録の変更が弾力的に行なわれることとされている (坂本昭雄「現代航空法」一四五頁以下参照)。

# 航空機オペレーティング・リース契約と実務(下)

弁護士 瀬野 克久  
弁護士 岩瀬ひとみ

## 目次

- 目次
- 航空機リースの現状
- 1 航空機リースの現状
- 2 日本における航空機ファイナンス——税制改正によるクロスボーダーのJLILの終焉
- 3 航空機オペレーティング・リースに対する需要
- 航空機オペレーティング・リース
- 1 航空機オペレーティング・リースの意義
- 2 航空機オペレーティング・リースの特徴
- 3 航空機オペレーティング・リースの歴史
- 航空機オペレーティング・リース取引における留意点
- 1 航空機オペレーティング契約の意義
- 2 主要条項の内容 (以上一五四号)
- 3 国際取引における留意点
- 日本における航空機リースの将来的展望 (以上本号)
- 航空機オペレーティング・リース契約における法的問題および主要条項 (実務経験を踏まえて) (承前)
- 2 主要条項の内容 (承前)
- p 保険 (Insurance) に関する条項
- 航空機オペレーティング・リースにおいては、レッサーが航空機を所有しているため、レッサーとしては、航空機が滅失または損傷した場合に備えて、航空機の価値を確保しておく必要がある(注37)。
- そこで、レッシーは、リース期間中、航空機をレッサーが満足する保険に付さなければならぬ旨、レッシーが保険に付さない場合、レッサーは自ら保険料を支払い、保険に付すことができ、この場合、レッシーは直ちに支払金額を所定の利率による遅延利息とともにレッサーに対し支払わなければならない旨、また、所定の保険が付されるまで、航空機を運航しないことまたはレッサーの指定する空港へ移動させるよう求めることができる旨等が規定される。
- 保険会社を一定の信頼できる保険会社に限定すること、また、信用力がそれほど大きくない保険会社との間において保険が付されたり、当該保険会社の信用力が不明な場合(注38)には、万一当該保険会社が倒産した場合であっても、再保険会社が被保険者に対して直接保険金を支払う旨の規定が置かれること
- ともある(カット・スルー条項)。
- 免責規定のもとにおける責任に関して、レッシーがリース期間終了後も一定期間(注39)、保険を維持すべき旨規定されることがある。
- 保険の種類に関しては、通常、機体保険 (Hull Insurance) (注40)、戦争保険 (War

Risk Insurance) (注41)、第三者賠償責任保険 (Third Party Liability Insurance) (注42)、乗客賠償責任保険 (Passenger Legal Liability Insurance) (注43)等が考えられるが、場合によっては政治危険保険 (Political Risk Insurance) も考慮する必要がある。また、それらの内容についても十分に考慮する必要がある。レッサーとローカーと常に連絡をとり、いかなる保険が必要か確認すべきである。

保険金の支払に関しては、通常、次のように規定される(注44)。

(a) 全損の場合、まずレッサーに支払われ、レッサーに対して支払われるべき金額を差し引いた残額がレッサーからレッサーに支払われる。

(b) 全損以外の場合で、一定金額以上の保険事故の場合、保険金はレッサーに支払われ、修理費用に充てられる。一定金額以内の保険金は、保険者から直接レッサーに支払われ、または直接修繕費に充てられ、残額は

レッサーが保有する。

(c) 第三者賠償責任保険の保険金は、保険者が第三者に支払う場合を除き、レッサーに直接支払われる。レッサーがすでに支出した場合は、レッサーに補填するために支払われる。

(d) 債務不履行事由が生じている場合は、保険金はレッサーに支払われる。

なお、保険に関しては航空機の引渡時に、レッサーは、保険会社から保険が付されていることを確認する証明書 (Certificate of Insurance) を受領して、当該航空機が適切に付保されていることを確認する必要がある。

また、保険事故が発生した場合に保険契約に基づいて保険金が支払われるためには、所定の条件(担保条件)が遵守されている必要がある。レッサーとしては、かかる担保条件として、

- ① 航空機が飛行の開始にあたって常に有効な耐空証明書 (certificate of airworthiness) を備えること、
- ② 保険契約者、被保険者はその時々において適用になる航空関係法規等を遵守され

ているか否かを検査するためには、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 (Journey log book) を備えていること等を確認する必要がある。

4 免責 (Indemnity) に関する条項

レッサーがレッサーをあらゆる請求、訴訟、損失、責任等から免責し、補償する旨の規定である。航空機の所有者には、航空機が原因となって第三者に対して損害を生じさせた場合(注45)に、厳格な責任が課されることが多い(注46)。航空機オペレーター・リースにおけるレッサーは航空機の所有者であるから、かかる責任を問われることが多いが、オペレーター・リースにおいても航空機を運航することにより利益を上げるのはレッサーであることから、レッサーとしては、かかる責任をレッサーに負担してもらうために免責条項を定める必要がある。レッサーに対して、かかるレッサーに対する補償責任をカバーするような保険を付する義務を課す保険条項を定める

場合や、さらにはレッサーは通常リース期間終了後もかかる補償に関する保険に加入すること義務づけられる場合もある(前記P参照)。

1 全損 (Event of Loss) の場合に関する条項

物理的な全損事故の場合のはか、当該航空機が政府その他関連当局により法律上または事実上、強制収用その他何らかの理由により拘束された場合、当該航空機が一定期間以上のハイジャック、窃盗、その他使用権限を有しない者により徴収をされた場合が全損事由とされ、かかる全損事由が発生した場合のレッサーおよびレッサーの間の危険負担に関する規定である。

当該航空機の引渡日よりも前に全損事由が発生した場合は、リース契約は直ちに終了し、預託金の返還等を除いて双方に請求権は発生しない(レッサーが危険を負担する)。引渡日以降に全損が発生した場合は、所定の期間内にレッサーがレッサーに対し所定の金額を支払う(レッサーが危険を負担する)等と規定される。

たはその状態にするために必要

は、(b)引渡日以降の全損の後に

税金を除くことを明記すべきで

8 航空機の返還 (Return of Aircraft) に関する条項

リースが終了した場合の航空機の返還に関して、返還時期、返還場所、返還条件 (return condition)、返還前のレッサーによる検査 (最終検査) (注47)、航空当局における航空機の登録抹消、メインテナンス・プログラム、燃料の取扱い (注48) 等について規定される。航空機オペレーティング・リースにおいては、返還の際の物理的な状態は航空機の剰余価値に重大な影響を及ぼすため、これらの点につき詳細に規定される。また、返還が遅延した場合の取扱いについても併せて規定される。

レッサーとしては、リース期間における航空機のメインテナンスに関連する条項以上に、航空機を返還する際の航空機の状態に関する条項に留意し、レッサーが直ちに他の航空会社にリースできるような状態でレッサーが航空機を返還すべきこと、最低でも引渡時と同程度のメインテナンス状態でレッサーが航空機を返還すべきこと、ま

たはその状態にするために必要な費用をレッサーが支払うべきことが確保されているか確認する必要がある。

t メインテナンス・リザーブの返還に関する条項

メインテナンス・リザーブは、メインテナンス費用に充てるためのものであるから、レッサーは、レッサーから、メインテナンス開始後一定期間内かつリース期間終了前に請求書等必要書類を提出させることにより、レッサーに対して、航空機のメインテナンス費用をメインテナンス・リザーブから返還しなければならぬことになる。したがって、メインテナンス・リザーブが返還される場合およびされない場合、ならびに返還される場合は、その時期について具体的に規定される。

u セキュリティ・デポジットの返還に関する条項

セキュリティ・デポジットが返還されるべき時期およびその金額が規定される。

返還されるべき時期に関しては、たとえば、(a)航空機がレッサーに返還された日、あるいは、(b)引渡日以降の全損の後にレッサーに対して一定の金額が支払われた日から起算して一定の期間以内、または、当該リース契約その他のレッサー (またはその関連会社等) とレッサーとの間の契約上、レッサーがレッサーに対して支払うべき未払金をすべて支払った場合等とされ、金額に関しては、たとえば、(a)セキュリティ・デポジットの残余金、(b)航空機の返還日または所定の金額を支払った日以降受領した当該リース契約に基づくリース料、および(c)機体メインテナンス・リザーブの残額 (航空機返還後直ちに D-Check がなされる場合のみ) の合計額と規定される。

v 税金その他の費用に関する条項

許認可および登録に要した費用、当該リース契約および航空機に関連して税金その他当局により課される金員の負担に関する規定である。通常、レッサーがすべて負担すると規定されるが、レッサーの立場からすると、レッサーの総所得やキャピタル・ゲインに対して課される

税金を除くことを明記すべきである。

なお、源泉徴収税に関しては、契約のクロージング前にこれが課されないことを確認し、さらに、将来レッサーの収入に対して源泉徴収税が課されるようになることもありうるので、かかる場合の処理についても規定することが望ましい。

w 債務不履行事由 (Event of Default) に関する条項

債務不履行事由および債務不履行が生じた場合のレッサーの権限について規定される。

① 債務不履行事由は、通常リース契約その他の契約と同様、リース料等の不払い (注49)、保険の解約等、その他の契約条項の不履行、表示または保証が不実と判明した場合、レッサーまたはその子会社の支払不能その他倒産等の場合、レッサーによる航空機の不受領等とされる。なお、レッサーが当該レッサーに対して複数の航空機をリースしている場合には、他のリースにおける一定額以上の不履行も債務不履行事由とされることがある (クロス・

ディフォールト条項)。

② 債務不履行事由が生じた場合のレッサーの権利としては、リース契約を終了させる権利(注50)、リース契約の履行を強制する権利、航空機の占有を回復する権利、当該リース契約をないし処分する権利等である。

航空機の占有を回復するためには、レッサーがレッシーの所有、占有またはコントロールする敷地に立ち入ること、特定の空港に航空機が戻されることを確保する必要がある。そして、煩雑な手続を避けるために、レッシーの義務履行の担保として、航空機の返還または航空機の移動に関してレッサーがレッシーより代理権を授与させることが多い。また、登録抹消等の手続に関して、レッシーはレッサーが求める必要なすべての行為をなし、レッサーに対して代理権を授与するとされる。

x 譲渡 (Assignment of Leases) に関する条項

通常、レッシーはリース契約上の権利の譲渡またはこれに対

する担保設定を禁止される。レッサーは、リース契約上の権利または航空機に対する権利を譲渡できる(注51)。そして、レッサーのかかる権利を実効的にすべく、レッシーは当該譲渡に関してレッサーに協力する旨規定される。

y 準拠法 (Governing Law)

および裁判管轄 (Jurisdiction) に関する条項

準拠法の選択に際しては、将来紛争が生じた場合に、管轄裁判所においてかかる準拠法が適用されるかを確認すべきである。また、レッシーたる航空会社の本国の法律との関係においてもこの点を確認し、レッシーの本国の法律によりリース契約が当該国の法律に準拠すべきであるとされている場合には、他の国の法律を契約において定めることの有効性をかかる国の弁護士に確認する必要がある。当該管轄裁判所のもとにおいてかかる準拠法に基づく執行ができれば意味がないからである(注52)(注53)。

### 3 国際取引における留意点

航空機オペレーティング・リース契約は国境をまたがって行なわれる場合が多く、次の点にも留意すべきである。

a ストラクチャーに関する問題

オペレーティング・リース契約というストラクチャー自体が問題となっていない国の法制度のもとにおいて、当該ストラクチャーが認められるか否かという問題である。航空機オペレーティング・リース契約は、リース契約であるから、航空機の所有権はレッサーにある。したがって、かかるレッサーの所有権が航空機の登録国において認められるか、レッシーが航空機の何らかの持分を有するとみなされないかをまず確認する必要がある。レッシーが航空機の持分を有すると判断されると、レッシーが第三者に航空機を譲渡したり、その他の処分をすることが認められることになる。国によっては、航空機の所有権をレッサーに残したまま占有をレッシーに移転するという契約

(hire purchase や所有権留保付割賦私契約 (conditional sale agreement)) を認めない国もある。そのためリース契約というものが認められるかを確認する必要があるのである。

この問題は、レッシーが倒産した場合に、航空機の占有を回復できるか否か(占有回復のために必要な具体的手続についても確認すべきである)という問題にも繋がる。

b 国際契約であることから生じる問題

まず、契約において指定されている準拠法と航空機が実際にある国の法律との抵触の問題、つまり国際私法の問題がある。たとえば、レッサーが航空機を購入するための売買契約において、レッサーが航空機の所有権を取得するために、何が必要か(Bill of Sale か、航空機の占有の移転か)という問題である。契約書の準拠法および航空機の存する国の法律(国際私法)に当たり、契約においていかなる手続、要件が必要か確認する必要がある。



また、航空機が国境を越えて運航される場合、ある国の政府により航空機の没収等が行なわれるという危険も考えられる。このような政治的リスクを回避するために、政治的リスクをカバーするための政治危険保険を

#### 四 日本における航空機リースの将来的展望

日本のリース市場、ことに、航空機リース産業は、過去三〇年ほどの間に世界的にみてもかなり活発な市場に成長した。一九九七年の税制改革により、クロスボーダーのJLILは終焉を迎えたが、投資家の節税ないし投資の欲求までも消滅してしまふとは考えられない。今後は、投資家の節税ないし投資の欲求を満たすためにJLILとは異なる新たなストラクチャーの開発が望まれ、また、実際にかかる開発がなされるであろう。新たなストラクチャーとして、多くの金融機関が注目しているもの一つは、航空機オペレーティング・リースである(注54)。税務メリットのみを求めたJLIL取引と、投機的・冒険的なオペレーティング・リース取引と

付する必要がある場合もある。これらの問題は、純粹に一国内においてリース契約が締結される場合(レッサーおよびレシーの国、航空機の運航路線が一国内にとどまる場合)には考慮する必要がない。

は、投資家が負うべきリスクの大きさは異なるが(注55)、ある意味において類似する。JLILに投資し法人税の繰延べをしていた投資家が、付随するリスクにもかかわらず航空機オペレーティング・リースを試みる可能性は少なくないであろう。

(注37) ファイナンス・リースにおいては、レッサーは航空機を媒介としてレシーに対してファイナンスをするだけで、航空機の担保価値に注目しているわけではないため、必ずしもリース物件に保険を付する必要性はない。もっとも、ファイナンス・リースにおいても、レッサーが航空機上にモーゲージを有する場合は、保険を付する必要がある。また、航空機上に

モーゲージを有しない場合であっても、保険を付することを要求する場合もある。

(注38) 発展途上国等において、当該国の法律、規則等により当該国の保険会社を通じて保険に付さなければならない等。

(注39) 通常は二年を超えない期間である。

(注40) 航空機の機体、エンジンその他の部品をカバーする保険である。カバーする範囲については、保険証券上の明細書に明記されている内容、付属品等を確認する必要がある。

(注41) 航空機が戦闘地域を飛行中に被る危険(損傷、ハイジャック等)をカバーする保険である。

(注42) 航空機が墜落等した場合に、第三者に対して負う損害賠償責任をカバーする保険である。

(注43) 乗客が航空機搭乗中、乗降中に被った身体障害や受託手荷物の損害に対する賠償責任をカバーする保険である。

(注44) よく利用されるのはAVN67Bという保険証書である(「Airfinance Journal」一九九七年六月号一四頁)。

(注45) 航空機が墜落して、乗客

や地上の人間や建物に損害を及ぼす等。

(注46) 1982 UK Civil Aviation Act等。

(注47) 最終検査のほか、操縦席の検査 (operational ground check)、デモ飛行 (demonstration flight) 等も行なわれる。なお、最終検査の結果航空機の状態が所定の条件に合致しない場合、レッサーは、選択により、(a)直ちにその不遵守を是正すること、(b)航空機の返還を受け損害賠償請求することができる旨規定される。

(注48) 引渡時の燃料と返還時の燃料とが返還場所の価格で調整される。

(注49) 理論的には、支払期日の経過と同時に債務不履行に陥るが、時差等の関係で送金手続上の技術的問題等によりこの支払が支払期日に必ずしもできないことがあり、この点を考慮して支払期日から三営業日または五営業日の猶予をレシーに与える場合も少なくない(西川知雄「国際リース契約の手引」九二頁以下参照)。

(注50) その場合リース契約上のレシーの権利は終了するが、レッサーの権利は継続する。

(注51) 当該譲受人がリース契約に基づくレッシンによる航空機の平穩な享有を保証し、かつ、セキュリティ・デポジット、メインテナンス・リザーブの引継ぎが適切になされることが条件である。

(注52) リース契約上で実際上一番問題となりうるのは、リース代金の不払いというレッシンによる債務不履行である。

(注53) これは、管轄裁判所と準拠法の国が異なる場合に、外国判例の執行という形で問題となってくる。たとえば、わが国では、外国裁判所の確定した判決は、民事訴訟法一一八条の要件をすべて満たした場合に限り承認され(民事訴訟法一一八条)、執行判決を得たうえでなければ執行できない(民事執行法二四三条三項)。オランダ、イギリスにおいては外国判決に基づき執行するためには、執行判決ではなく外国判決に基づく訴えの提起を要する(高桑昭「外国判決の承認及び執行」鈴木忠一「三ヶ月章監修」新・実務民事訴訟講座7「国際民事訴訟・会社訴訟」一四五頁以下)。

(注54) 「Airfinance Journal」一九九九年一月号二八頁。ま

た、ある金融機関は、外貨建ての借入れによる航空機オペレーティング・リースを利用した新たなストラクチャーをすでに開発したといわれている。

(注55) JLLの投資は、信用力の高いファーストクラスの航空会社を相手とする為替変動に影響されない全額支弁のファイナンス・リースであり、確実な利益で円のキャッシュ・フローを購入しているにすぎないのに対し、オペレーティング・リースは、信用力の低いレッシンを相手とする取引であり、資産価値の下落のリスク、為替リスクを内在する。

◇デリバティブ法務の  
基本テキスト!

好評のロングセラー!

# デリバティブ取引の 法務とリスク管理

福島良治 著 A5判・上製・288頁・定価3,780円(税込)

デリバティブ取引の法務問題を体系的にまとめた実務解説書!

- ◆クレジット・デリバティブや担保契約・保証契約をはじめ多様化した実務や法制度・契約手続とそれに係る諸問題、法律問題を詳解。
- ◆デリバティブ損害金の請求に関する訴訟事例、リスク説明義務についての判例と理論を詳説。

社団法人 金融財政事情研究会 お申込先→(株)きんざい 書籍係 〒160-8520 東京都新宿区南元町19  
電話(03)3358-2891(直通) FAX(03)3358-0036