



航空機ファイナンス“リポゼッション”

航空機ファイナンス取引において、航空機の運航者（エアライン）にデフォルトが発生した場合、所有者（レッサー）または抵当権者（レンダー）が航空機を取り戻して売却・再リース等によって債権の回収を図る必要が出てきます。これをリポゼッションといいます。リポゼッションするか否かの対応については、それぞれの立場により考え方が異なると考えられますが、以下で航空機ファイナンスにおけるリポゼッションに係る実務的な内容をご紹介します。

まず、航空機ファイナンス取引の契約書の作成段階においては、一般的には所有者（レッサー）または抵当権者（レンダー）にとって有利となる条項が盛り込まれていることが通常ですが、不利な条項が存在する場合、所有者（レッサー）または抵当権者（レンダー）にとって債権回収が困難となる可能性が高くなるため、関連契約書を十分に精査しドラフトする必要があります。

また、契約書の規定にかかわらず実際に航空機の運航者（エアライン）にデフォルトが発生し危機的な事態に至った場合、航空機の運航者（エアライン）は所有者（レッサー）または抵当権者（レンダー）がリポゼッションするという方法に非協力的な可能性も十分にあり、所有者（レッサー）または抵当権者（レンダー）としては、こうした問題を事前に想定した上で実務的な知識と経験を有する弁護士に相談する必要があります。

実際に航空機の運航者（エアライン）にデフォルトが発生した場合、発生状況を分析するために、弁護士及びアセットマネジメント会社を含めた専門チームを組成することが推奨されます。まずは関連契約書の見直しを検討し、さらに、エアラインの与信状態、所有者（レッサー）に実際発生している負債、リポゼッションに向けたコスト、駐機されている地域の現地法、航空機やエンジン自体のコンディション、機材価値や業界の状況等を客観的に分析します。

これらの分析を踏まえ、航空機をリポゼッションするにあたっては、航空機の引き上げには相当程度のコストがかかるため、航空機自体やエンジンの消耗度、管理費、運航費、売却価格を含めたリマーケティングの可能性等も重要な検討事項となってきます。

また、航空機は非常に短期間に世界中の国に移動することができるため、ある国でリポゼッションを行う準備をしても、当該航空機が別の法域の他の国に飛び立ってしまえば当該手続は実行不可能

になってしまいます。したがって、所有者(レッサー)または抵当権者(レンダー)としては初期の段階から、上記専門チームに相談し、リポゼッションの実行手続を十分に検討すべきといえます。

しかしながら、リポゼッションは最終手段であり、できるかぎり回避すべき選択肢です。したがって、デフォルト発生の初期段階では、航空機の運航者(エアライン)に協力を仰ぎ、契約上発生しているデフォルトについて情報を早期に取得し、業績状況等を確認しながら契約の見直しを図ることが望ましいといえます。この場合、所有者(レッサー)としては、抵当権者(レンダー)に対して担保を実行する権利等を留保するよう協議することも必要となります。その間にデフォルトが解消されれば理想的であり、リポゼッションをする必要はなくなりますが、航空機の運航者(エアライン)が非協力的でデフォルトが解消されない場合、所有者(レッサー)または抵当権者(レンダー)は、直ちに法的な権利行使へと対応を変更し、まずは裁判手続によらない私的実行可否を検討することになります。

現地の裁判所の手続によらずに私的実行ができるか否かは、航空機の駐機国がケープタウン条約に批准している(私的実行を許容する旨の条項につき適用除外を選択する宣言をしていない)か否かなどによって異なります。私的実行が可能な場合は、航空機の運航者(エアライン)から航空機の占有を回復し、売却または再リース、航空機から生じる収益の受領、航空機の所在地国における登録の抹消及び移転・輸出の手続等を行うこととなります。この場合、一定の権利行使方法については、当事者間で具体的な私的実行方法が合意されていることが形式的要件として必要となるため、関連契約書において想定される具体的な私的実行方法を明確に規定しておくことも重要となります。

私的実行による航空機の占有回復が不可能な場合、現地国の法令に従い、現地の裁判所の手続に基づいてリポゼッションをする必要があります。有効な担保権設定を確認した上で現地の裁判所で担保権実行手続等を実施することになりますが、一般的には、所有者(レッサー)または抵当権者(レンダー)としては暫定的差止命令を申請することが多いといえます。また、航空機の物理的な占有を回復するため、資産凍結命令等も多く使われています。凍結命令とは裁判所による最終的な判決が決定されるまで、航空機自体の使用、売却、その他の取り扱いを止める命令になります。そのほか、最終的な判決が出るまで航空機保有権や実際のコントロールを所有者(レッサー)に戻す命令を取得することもあります。

航空機の私的実行を行う場合でも、現地の裁判手続に基づいて占有を回復する場合でも、航空機の留置権の行使等の法定担保権または抵当権を有する優先的な債権者を含む他の債権者がいる可能性がある点には留意が必要です。これらの債権者は、容易に債権放棄はしないため、航空機の登録抹消のために空港当局への費用の支払を含め、これらの債権者に対しては、必要に応じて弁済することが最善と考えられます。空港当局等の費用を支払わずにこれらの債権者に対し債務不履行の状態を継続していると、実務的に航空機のリポゼッションが困難になるというのが現実です。

いずれの方法を選択しても、リポゼッションを行う場合は、手続の準備のスピードが非常に重要になります。所有者(レッサー)または抵当権者(レンダー)としては、リポゼッションの意思決定や準備が遅くなればなるほど、リポゼッションが失敗に終わるリスクが高まるものであり、運航者(エアライン)にデフォルトが発生した場合等の有事の際に依頼できる経験豊富な弁護士と平時から十分な関係性を構築しておくことは不可欠といえます。

次回は航空機ファイナンス取引におけるカントリーリスクについて解説する予定です。

航空機ファイナンス担当弁護士(東京オフィス)

松下 オリビア

東京都千代田区丸の内 1 丁目 4-1
丸の内永楽ビル 20 階
03.6268.6758
olivia.matsushita@pillsburylaw.com

笠継 正勲

東京都千代田区丸の内 1 丁目 4-1
丸の内永楽ビル 20 階
03.6268.6720
masao.kasatsugu@pillsburylaw.com