



GATS – 航空機の電子売買スキーム

執筆者: 宮城 健太郎

1 はじめに

リース付の航空機の売買に際しては、レシーとの間でリース契約の移転(novation)に関する合意をする必要があるほか、航空機製造会社の提供する製品保証(warranties)に関する契約その他のリースに関連して締結されている諸契約上の地位を売主から買主に移転する必要があるため、レシーその他の取引関係者の協力が必須であり、その協力が得られない場合には航空機の売買に困難を来し、数ヶ月にわたる交渉を強いられる場合も珍しくはありませんでした。航空会社側でも、事務手間がかかる航空機の売買・リース契約の移転を敬遠する意識があり、リース契約の移転に手数料を要求する場合がありますため、更にリース付航空機の売買に係る取引コストは増大していました。

このように、航空機の流動性に係る問題は業界の課題として認識されていたところですが、近時、業界団体 AWG¹が Global Aircraft Trading System (GATS)TM(以下「GATS」といいます。)と呼ばれる航空機の電子売買スキームをローンチすることを発表しました。GATS は航空機の売買・融資取引にかかる航空会社、レシー及びベンダーの負担を軽減し、航空機の売買・融資取引を促進することを目的とするもので、そのスキームの特長としてレシーのリース契約上の権利を保護する仕組みが取られていることが挙げられています。特に、GATS の取引によっては、リース契約上のレシーの権利は増大しないものとされ、契約上の仕組みによってこれが確保されるとされています。

以下では、AWG により提案されている GATS の概要について説明した上で、そのローンチに至るまでのスケジュール及び展望を解説します。

2 GATS の概要

(1) GATS は、米国の航空機信託(aircraft ownership trust)と同様の仕組みを有するとされ、受託者が受益者のために、航空

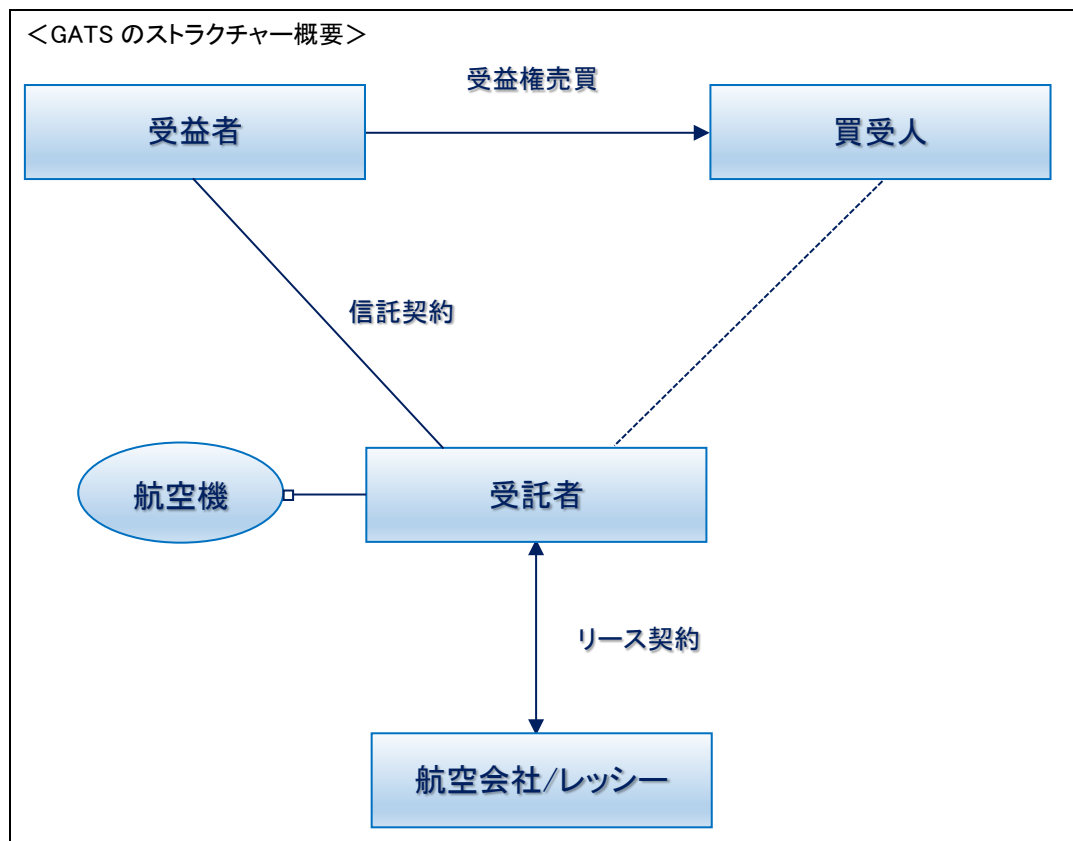
¹ AWG(Aviation Working Group)は、航空機製造業者、リース会社、金融機関等により構成される非営利団体で、航空機の国際的な融資・リースの発展のためそのポリシーやルール構築に寄与することを目的とした団体です。

本ニューズレターは法的助言を目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切な助言を求めて頂く必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

本ニューズレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

西村あさひ法律事務所 広報室 (Tel: 03-6250-6201 E-mail: newsletter@jurists.co.jp)

機の所有権のみを保有し、航空機にかかる利益及びリスクは受益者に帰属する仕組みとなっています。GATS の大きな特徴は、所有権 (legal ownership) と受益権 (beneficial interest) を分離させる点にあるとされ、航空機の譲渡のために受益権を移転した場合においても、航空機の所有権は受託者のもとに留まり移転しないため、例えば新所有者のために IDERA²を出し直させるなど、通常のリース契約の novation の過程では一般的になされていた煩瑣な手続を行う必要がなくなり、当事者の負担が軽減されるとされております。かかる信託の受益権は電子化されたプラットフォームにおいて取引されることとなります。



GATS を利用した取引における基本的な原則は、レッシーの債務が増大しない (no increased obligations) という点が確保され、受益権の移転等においてレッシーの権利が保護されているという点にあるとされています。また、実質的な所有者 (受益者) の変更に伴うリース契約の形式的な変更は通知により行うことができ、この点も当事者の時間・費用を削減することに寄与するとされています。また、航空機リースの移転に関しては、一定の条件がレッシー・レッサー間で合意されることが通常ですが (新レッサーの純資産要件の充足など)、かかる条件の設定は GATS を採用した場合でも可能で、かかる条件 (advanced requirements) (以下「譲渡条件」といいます。) が合意された場合には、その合意はシステム上も保護されるとされています。譲渡条件が GATS のシステムに登録された場合³、レッシーその他の譲渡条件の利益を受ける者が譲渡条件の充足をシステム上確認しない限り、電子化された GATS の受益権は移転しないとされています。仮に譲渡条件が GATS のシステム上登録されなかった場合には、リース契約上の譲渡条件の不充足にかかる (実体法上の) レッシーの権利は消滅しませんが、GATS のシステム上、レッシーの譲渡条件の充足確認がなくとも受益権を移転させることが可能になるため、航空会社としては留意が必要です。

GATS の受益権の実際の移転は、法律事務所等の専門家ユーザー (GATS professional) に対して、電子署名を行った取

² ケーパタウン条約に基づく Irrevocable De-Registration and Export Request Authorisation.

³ 登録された譲渡条件はレッシーと受益者、及び明示的にアクセスを許された第三者しかシステム上閲覧することはできず、公衆に開示される訳ではないとされています。

引書類をエスクローしておき、譲渡条件の充足がレッシー等により確認され、各当事者が電子署名を行った調印頁のリリースに合意することにより、実行されるとされています。

- (2) GATS を採用する場合、航空機の所有権を保有することになる信託には、GATS Trust 1234 のような、一見して GATS であることが判別できる名称をつける必要があります。GATS の受託者には、①GATS の信託契約の準拠法に係る法域において受託業務を行うことができる者であり、②当該法域の法令に従った顧客確認、マネーローンダリング等に関する手続を遵守し、③(当該法域において銀行として規制されていない限り)独立の第三者による上記②の遵守証明を AWG に対して毎年提出しさえすれば、どのような者でもなることができる、とされています。

受託者は航空機の所有者ではあるものの、実質的な所有者は受益者であるため、レッシーはレッサーのリース契約上の義務違反に係る損害賠償等を直接受益者に対して請求する必要がある場合があります。このような場面を想定の上、AWG は二種類のレッサーの義務履行確約書(performance undertaking)の書式を準備しています。かかる義務履行確約書の採用(及びその内容を書式から変更するか否か)は当事者の自由に委ねられていますが、これを採用する場合には、リース契約の別紙としてフォームを添付することが想定され、受益者がこれに調印し、レッシーに交付することになります。

- (3) GATS の信託により保有された航空機については、そうでない場合と同様に、レンダーは航空機抵当権(aircraft mortgage)の設定や、リース料債権の譲渡担保権の設定を受けることができるほか⁴、GATS 信託の受益権への担保権の設定を GATS のプラットフォームを通じて受けることもできます。かかる受益権への担保権の設定のためには、事前にレッシーとの間で合意された条件がある場合には、それを満たす必要があるほか、担保権の行使により受益権が移転する場合には、譲渡条件(もしあれば)を満たす必要がある点については、上記(1)記載の受益権の譲渡の場合と同様です。

- (4) GATS に係る信託の準拠法としては、当初は、アイルランド、シンガポール、米国ユタ州及び米国デラウェア州が想定されており、その関連書式のドラフトが AWG のウェブサイト⁵(以下「AWG ウェブサイト」といいます。)上に公開されています。

GATS を採用した場合でもリース契約の条件については当事者の自由な合意により定めることができます。GATS の解説書類(Guidance Materials)はリース契約に入れる譲渡に関する規定のサンプルを含みますが、かかる規定もそのまま使うことが要請されている訳ではなく、GATS が導入された場合にも、リース契約の交渉における当事者の自由度は損なわれないとされています。

- (5) GATS のプラットフォームへ参加する者は、自動的に AWG との間の GATS の電子約款⁶の当事者になるとされ、これが適用されることとなります。GATS プラットフォームの運営委託先はアイルランドに本社を置く Fexco という金融サービス会社⁷で、ケープタウン条約⁸上の国際登録機関(International Registry)を運営する Aviareto から助言を受けながら、電子登録システムを構築する、とされています。

3 スケジュール

GATS は 2020 年の第一四半期の末までにローンチ予定とされており、GATS の関連書類と解説書類(Guidance Materials)のドラフトが AWG ウェブサイト上で公開されています。

また、GATS のローンチ日までの経過期間(Transition Period)において、GATS のローンチ後に GATS の対象となることが予定されている信託(以下「適用予定信託」といいます。)に係る信託契約を締結する場合の関連書類書式が AWG ウェブサイト上に公

⁴ これらの担保設定は GATS のプラットフォーム外でなされるとされており。

⁵ <http://awg.aero/project/gats/>

⁶ GATS の電子約款ドラフトは AWG ウェブサイトに掲載されています。

⁷ <https://fexco.com/>

⁸ Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town, 2001)。

開されています。GATS の対象となる信託については将来的に識別番号 (unique identification number: UIN) が割り当てられることが予定されていますが、AWG は上記の経過期間中、適用予定信託に対してかかる識別番号を割当て、GATS ローンチ後に使用できるようにするとのことです。

4 展望・まとめ

GATS が導入された場合、リース契約付の航空機売買の事務手間や交渉コストが大幅に削減され、かかる航空機売買を迅速に行うことができる可能性があると考えられます。また、航空機の売買の場合、通常は航空機の登録移転に伴い登録手続が必要になることから、これにかかるコストや時間を考慮に入れる必要がありましたが、GATS の場合、受益権の移転があっても航空機の所有権は受託者が保有し続けるため、かかる登録手続が不要になる場合があると考えられます⁹。また、航空機の売買におけるレッシーの事務負担が大きく減ることも期待できます。

しかし、GATS の導入のためには、関連法域における信託に関する金融規制を検討する必要があり、法域によってはその導入が難しいことも考えられます。また、航空機登録との関係においても、登録国によっては GATS の信託による保有が困難な場合も考えられます。また、税の問題についても GATS の信託は課税上はパススルーの扱いを受けると考えられるため、受益権の移転により課税関係が変更されることになると考えられ、航空機売買に係る税の問題は依然残ると考えられます。レッシーサイドにおいても、航空機の実質的所有権が電子的に売買されることに抵抗を覚えるといった否定的な反応があり得るところであり、少なくともローンチ当初は慎重な対応がなされる可能性があります。

このように GATS については検討すべきポイントはいくつもあり、現時点で普及が進むかについては不透明ではありますが、大手航空会社はその採用に合意し、その有用性が実証された場合には、急速に普及が進む可能性もあります。既に、GATS に関する条文 (GATS 適用対象とするための協力義務) 等を入れるよう、レッサー側から交渉がなされる場合も出始めており、航空会社や航空機取引への参加者は GATS に関する動向を注視する必要があります。

以上



みやぎ けんたろう
宮城 健太郎

西村あさひ法律事務所 パートナー弁護士
k_miyagi@jurists.co.jp

国内外における航空機、船舶、工場動産等に関するリース取引その他のアセットファイナンス取引、金融関連規制への対応等を主要な業務分野とし、国内外の多数のバンキング、ファイナンス案件に関与。

⁹ 但し、登録国の登録制度によっては、受益者の変更に伴って登録変更手続が必要になる可能性は否定できず、個別の検討が必要になると考えられます。また、そもそも登録国によっては信託を通じての航空機の保有及びその登録に困難が生ずる場合も否定できないと考えられます。