



新型コロナウイルスの感染拡大がアセット・ファイナンス取引に与える影響

執筆者: 渋川 孝祐

※本ニューズレターは2020年4月2日までに入手した情報に基づいて執筆しております。

1 はじめに

新型コロナウイルス(COVID-19)が全世界において猛威を振るい、世界保健機構(WHO)のパンデミック宣言、世界各国における移動制限・入国制限により、特に航空業界・海運業界への甚大な影響が顕著になりつつある。そして必然的に、航空機や船舶を対象とするアセット・ファイナンス取引への影響も極めて大きいものになることが予想される。そのような状況の中、既存のアセット・ファイナンス取引の各当事者において、その影響を予め検討しておくことは重要である。

本稿では、レンダーがレッサーに対してデットファイナンスを提供し、レッサーが航空機の所有権を取得して航空会社であるレッシーにリースするという典型的な航空機リース取引を念頭において、主要な検討事項について指摘する。なお、クロスボーダーのアセット・ファイナンス取引は英国法その他外国法を準拠法とするのが通常であるが、本稿では契約法における一般的な考え方から分析するものである。

2 航空機リース契約の検討

(1) コベナンツ

航空機リース取引においては、リース契約において多岐に亘るコベナンツがレッシーである航空会社に課される。現在の状況において、あるいは今後重要あるいは問題となりうる主要なコベナンツについて以下に指摘する。

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担当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)

(i) 財務情報提供義務

運航の大規模な制限及び停止により、航空会社への財務面での悪影響は相当なものであることが予想されている。一般的に、レシーは、レッサー及びレンダーに対し、四半期、半期、財務年度毎の財務情報の提供義務を課されている。これに加え、レッサー又はレンダーがレシーに対し随時財務情報を求められるとする規定も多くのリース契約に定められている。今後の状況に応じた対応の検討のためにも情報提供が必要になることが予想される。リース契約にかかる条項が含まれているか、その行使の条件は何かについて確認しておくことが望ましい。

(ii) 財務コベナンツ

航空機ファイナンス取引においては、総じて優良であった航空会社の財務状態や好調な航空業界のトレンドを反映して、レシーの財務指標について一定の基準を設ける財務コベナンツが設けられる例は、船舶ファイナンス取引に比べると少ない印象がある。しかしながら、リース契約によっては財務コベナンツが設定されているものもあるので、そのような契約においては、急激な環境激変の中、かかる財務コベナンツ違反が発生していないかにつき、レシーより財務情報の提供を受けながら注視する必要がある。

(iii) 航空機に関する報告義務

リース契約には、レシーに対し航空機の状態を定期的に報告させる義務を課しているものが多い。さらに、レッサー又はレンダーの要請により、メンテナンスの状況、機材の所在場所などをレシーに報告させることができるとされている契約も多くある。但し、その要請の頻度等に条件が付されていることも多いので、例えば、担保権の行使や対象機材の引き渡しを求めるような万一の状況となった場合に、当該機材の情報を適時に得られるような規定となっているかは確認しておくことが望ましい。

(iv) 長期間の駐機

現在のような路線運航の極端な減少が長期に亘り継続する場合、航空会社は保有する航空機の一部を使用せず、駐機場に長期間駐機しておく対応を採ることが考えられる。リース契約に長期間駐機しておく際の報告義務の規定や、レッサー及びレンダーの検査を許容する規定が設けてある場合もあり、その場合はかかる規定に従うこととなる。また、駐機している期間においては、旅客運送業務のためのメンテナンス等を行わずに、維持コストを削減するのが一般的である。もっとも、メンテナンスレベルの維持はリース契約において厳格に義務として求められているのが一般的であり、こうしたメンテナンスの簡略化はレシーの義務違反を構成することがありうる。そのような場合、レシーがかかる対応についてレッサー及びレンダーの承認を求めることも考えられる。

(v) 駐機時における保険条件の特則

レシーが航空機を長期間駐機することとした場合、対象航空機の保険料を削減するため、駐機している期間において、運航使用を前提とした保険条件ではなく、駐機を前提とした保険条件に保険契約を切り替える対応を採ることが考えられる。リース契約上このような場合の保険条件の特則が定められているものもあるが、そのような規定がない場合、契約上定められた保険条件の違反となりうるため、レシーより承諾を求められることも考えられる。なお、レッサー及びレンダーとしては、このような保険条件の変更を認める場合においても、全損の場合に全額回収できる金額を保険金額として設定することは必須である。

(vi) デフォルト事由発生時の通知義務

一般的なリース契約においては、デフォルト事由が発生した場合、レシーはレッサー及びレンダーに対して速やかに通知する義務が定められている。もっとも、デフォルト事由が発生している状態となったレシーより迅速に通知を受けることが期待できない

い場合もあり、前述のレッサー及びレンダーからレッシー又は航空機の状況について情報を要求できる権利などを利用して、能動的に情報収集を行わざるを得ない場合も出てくると思われる。

(2) デフォルト事由

リース契約上のコベナント違反がデフォルト事由を構成しうるのは当然だが、他に今回の事象を契機としてデフォルト事由が発生しうるかは予め検討が必要である。

(i) 支払遅延

レッシーの事業や財務状況が極端に悪化する場合、デフォルト事由として、まずリース料の支払遅延の可能性を視野に入れなければならない。急激な収入の減少により、一時的に航空会社のキャッシュ不足が発生することは想定しうる。もちろん、今回の危機が終息すれば航空需要自体はまた急激に回復することも予想されるので、一定の期間において、金融機関がレッシーに対して支援を行うことは考えられよう。

(ii) 債務超過

航空会社においてキャッシュ不足が発生しなかったとしても、その適用ある会計基準によっては、財務上債務超過となり、倒産事由の発生を構成してしまう可能性があることに留意するべきである。航空会社のバランスシート上、航空機は資産として計上されており、その大部分を占めている場合も多い。そして、今回の航空需要の著しい減退により、会計上航空機の資産価値について減損処理するような事態となると、財務的には債務超過に該当するような場合がありうる。

(iii) クロスデフォルト

レッサーにとって、自らが当事者となっているリース契約に基づくリース料の支払いが滞りなくなされていたとしても、レッシーの他の債務についてデフォルトが発生する可能性がある。このような場合に、当該リース契約についてもデフォルト事由を発生させるのがクロスデフォルト条項である。かかる規定により、他の債権者がいわば抜け駆けに権利行使したり、レッシーと個別に交渉したりすることを阻止しうることになる。一般的なリース契約においては、クロスデフォルト条項が規定されていないものは殆どないと思われるが、金額基準(一定金額以上のデフォルトでなければ、クロスデフォルトを構成しない)が設けられているものは多い。従って、リース契約のデフォルト事由に、かかるクロスデフォルト条項が規定されているか、その要件はどのように規定されているかについては予め確認するべきである。

(iv) 事業停止

デフォルト事由の一つとして、レッシーがその主要な事業を停止したこと(suspension of business)を規定しているリース契約も多い。現在のように、大半の路線の運行が停止しているような状況においては、かかる事由を構成していると解釈できる場合もありうる。もっとも、レッシーである航空会社としては、今回の事象が終息すれば旅客運送事業を元通り継続することを想定していると思われるので、事業停止によりデフォルト事由を構成するという解釈には抵抗を示される場合が多いだろう。

(v) MAC 事由

リース契約によっては、所謂 MAC 事由(Material Adverse Change)が規定されているものがある。今回の事象そのものが MAC 事由に該当するという解釈は一般的には困難と思われるが、これによりレッシーの財務状態が著しく悪化した場合には、かかる事由が発生したという解釈は十分ありうる。もっとも、具体的な規定の文言にもよるが、通常は抽象的、包括的な内容となっているものが多く、解釈の余地があるのが通常であり、実際に MAC 条項に該当するか否かはケースバイケースの判断となるため、レッ

シーとの間で争いになりやすい事由と考えられる。但し、他のデフォルト事由が明確には発生していないような場合に、MAC 条項の該当可能性を理由として、レッサー及びレンダー側から、レッシーの今後の事業や財務状況、契約履行の可能性などについて働きかけるための根拠規定にはなりうると思われる。

3 おわりに

本稿の執筆時点において、日本のほか世界各国で新型コロナウイルスは感染拡大の状態にあり、まだ終息時期の見通しが予測できるような状況ではない。従って、現段階で終息後の状況について言及するのは時期尚早である。しかし、その終息さえ見えれば、航空旅客需要は必ずや急速に復活するものと考えられる。

また、海運業界においても、航空業界に比してまだ影響は少ないように見受けられるとはいえ、今回の危機は物流の急速な減少を引き起こし、重大な影響を及ぼしている。しかし、航空業界と同様に、感染拡大の終息により、やはり状況は急速に回復することが見込まれる。

このような来たるべき回復の時期までに、航空会社、海運会社及びその関連企業、そして銀行、リース会社をはじめとした金融機関、さらには投資家として取引に参加した各企業が、この危機に対し、いかに協力し、対応していくかが、損害を最小限に抑えるために極めて重要であろう。

当事務所は、アセットファイナンス取引参加各社のアドバイザーとしては当然のこと、アセットファイナンス取引の当事者の一員としての意識を持ち、総力を挙げてこの危機を乗り越えるべく尽力する所存である。

以上



しぶかわ こうすけ
渋川 孝祐

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

航空機・船舶・海上コンテナ等を中心とするアセット・ファイナンス取引、買収ファイナンス取引その他の国内・クロスボーダーのファイナンス案件を数多く手掛ける。

IFLR1000 Financial and Corporate 2020 (Rising star, Banking, Capital markets: Structured finance and securitization)
Who's Who Legal: Japan 2019 (Aviation) 各受賞