

ケープタウン条約に関する検討について

国産航空機を輸出するにあたり、低開発国向けなどの販売を促進することが期待できる当該条約について、「日本が批准することを希望する」との検討結果がまとまったので、ここに概要を報告する。

1. ケープタウン条約とは

当該条約は、航空機・鉄道・衛星など国際間を移動する物件の担保権など国際的権益を創設する条約である。その効果は、これを批准した国のエアラインに、例えば航空機をリースした場合、このエアラインが倒産してもリース会社は同国の国内法の拘束を受けることなく、航空機を別の国のエアライン等に再リースできるというものである。従って、リース事業が継続できるため、リース会社の保護であると同時に、批准国のエアラインにとっては金融機関からのリース料や金利を低減できるため安いコストで航空機を調達できる。それらの効果が合わさって、特にリスクの高い開発国などへの輸出が促進される。現在、米国を含み32カ国が批准しているが、日本は未だ批准していない。

2. 今までの経緯

(1) 平成15年頃

平成15年にICCAIA（国際航空宇宙工業会協議会）において、議論が始まり、これを受けて同年9月からSJACが会員以外も含めた講演会、勉強会などを開始した。しかし、平成16年に米国が批准したこともあり、その後国際的な議論が低迷したことから、国内議論もなくなった。

(2) 平成17年頃

平成17年から平成18年頃にかけて国内メンバーによる勉強会を実施した。これは、Boeing社か

らJADCに対して、「日本が批准するよう働き掛けを強化して欲しい」との要請を受けたものである。JADC担当者の交代などで、以後の議論は低迷した。

(3) 今年の活動

今年の1月に経済産業省から「ケープタウン条約を日本が批准することで、途上国の加盟を増やし、ひいてはMRJの輸出増大に貢献できる」というシナリオを考えているが、業界としての必要性、利点、問題点などを整理してほしい、との要請を受けた。3月末、国際委員会の分科会として、ケープタウン検討委員会（MHI岩崎委員長）を設立し、その検討を開始した。

5月に第1回委員会で6名の外部講師による講演会を開催し、続けて6月、7月と委員会を開催し、9月に平成21年度第2回国際委員会を開催し、報告書案の承認を行った。ただし、METIから追加検討の要望があり、付帯条件付きとなった。また、要望書については同検討を踏まえ、あて先などMETIと調整した上で提出することとなった。

3. 報告書概要

(1) 航空機製造会社、商社、法律家、弁護士、貿易保険などの立場から講演をお願いし、当該条約の設立の経緯、利点、国内法制上の問題などについて意見を取りまとめている。

(2) その結論は、添付資料に示しているが、要約すれば以下ようになる。

- 1) 国産航空機を販売する為にファイナンスの多様化は不可欠である。
- 2) 海外・国内エアラインともに低金利融資をうける恩恵がある。
- 3) 批准することによる国内法の変更を必要とするが、倒産時手続きなどのほか国内法の考え方を大きく変えるものでない。
- 4) 航空機ファイナンスの利点を活かすためにも、低金利でリース可能とする条件での条約批准が好ましい。ただし、日本のエアラインが現在行っている資金調達に影響が出ない配慮も併せて要望している。

〔(社)日本航空宇宙工業会 国際部長 板原 寛治〕

添付資料 「ケープタウン条約検討委員会報告書」 から5. まとめの項を抜粋

- (1) 国産航空機を世界中のあらゆる国に輸出するにあたり、ファイナンスが多様化し、途上国へも積極的に販売促進できる体制構築が不可欠である。ケープタウン条約の適用はその1つであり、条約の批准国が世界的に増加することで、国産航空機の販売が促進できると考える。
- (2) ファイナンスの多様化は、外国のエアラインのみならず、国内エアラインにとっても資金調達面で海外からの金利の低い資金を活用するという選択肢を得ることができ、有益と考える。
特に、貿易保険に関しては、2007年にリスクプレミアム割引の制度が確立しており、適格宣言規定を具備した条約への批准等、条件を満たす事により、輸出信用機関（ECA）の制度を活用すれば金融コストの低減が確実に得られる。
しかし、国内エアラインにとっては、従来からの国内金融機関との取引をこれまで通り取り扱えること等、国内法の適用に関する配慮が必要である。
- (3) 日本がケープタウン条約の批准国となることに伴う国内法の変更は、原則的に関連する法令の改正を必要とする。しかし、条約を全面適用するケースにおいても、現行の国内法の精神に影響するような改正が必要となるのは国際的権益の実行方法、及び倒産時の手続きに関する部分のみである。この部分以外の改正には、国内法の考え方を大きく変えるようなものはないと考える。
- (4) 以上から、ケープタウン条約は、航空機金融に適した担保制度により、航空機のファイナンス・リース、オペレーティング・リース等の取引形態におけるコスト低減につながるものと考え。国産航空機を世界中に販売してゆくために条約への批准国が世界的に増加することが極めて重要であるが、日本の批准は条約参加国の増加に寄与するとみられる。
- (5) (社)日本航空宇宙工業会は航空機製造産業の立場として、日本が条約を批准することを強く希望するものであり、日本の批准が諸外国の条約批准を促し、世界的に条約批准国が増大することを期待する。
日本の条約批准においては、航空機ファイナンスのメリットを生かす為にも、貿易保険のリスクプレミアム割引が適用される適格宣言規定を具備したハードルールで批准することが好ましいと考える。