

تأمين مالی بين المللی هواپیما

اسناد خاص حقوقی

جلد دوم

تألیف: دونالد اچ. بانکر

مترجم: دکتر حمید کاظمی
(عضو هیئت علمی پژوهشگاه هوافضا)

و

اکرم طیبی



تهران، ۱۳۹۴

سرشناسه :	بانکر، دونالد اچ. Bunker, Donald H.
عنوان و نام پدیدآور :	تأمین مالی بین‌المللی هواپیما/ تالیف دونالد اچ. بانکر؛ مترجم حمید کاظمی و اکرم طیبی.
مشخصات نشر :	تهران: حمید کاظمی، ۱۳۹۴ -
مشخصات ظاهری :	۲ ج: جدول، نمودار.
شابک :	۹۷۸-۶۰۰-۴۰۰-۳۳۸۱-۲ ج: ریال: ۲۹۰۰۰۰
وضعیت فهرست نویسی :	فیا
یادداشت :	فهرست‌نویسی بر اساس جلد دوم، ۱۳۹۴.
یادداشت :	عنوان اصلی: International aircraft financing, C. ۲۰۰۵
یادداشت :	کتاب حاضر با حمایت مالی شرکت هواپیمایی معراج منتشر شده است.
یادداشت :	کتابنامه به صورت زیرنویس.
مترجمات :	ج. ۲. اسناد خاص حقوقی
موضوع :	حمل و نقل هوایی - امور مالی - قوانین و مقررات
موضوع :	هواپیمایی (خطوط) - امور مالی - قوانین و مقررات
موضوع :	هواپیمایی (خطوط) - امور مالی - حقوقی
شناسه افزوده :	کاظمی، حمید، مترجم
شناسه افزوده :	طیبی، اکرم، مترجم
شناسه افزوده :	شرکت هواپیمایی معراج
رده بندی کنگره :	۹۵۱۲/۴۰: ۲ تا ۱۳۹۰ ی
رده بندی دیویی :	۳۳۳/۹۷
شماره کتابشناسی ملی :	۳۹۱۹۹۰۹

شابک: ۹-۳۳۸۱-۶۰۰-۴-۹۷۸

تأمین مالی بین‌المللی هواپیما - جلد ۲ (اسناد خاص حقوقی)

ناشر: مؤلف
نوبت چاپ: اول
مؤلف: دونالد اچ. بانکر
مترجم: دکتر حمید کاظمی، اکرم طیبی
ویراستار: مریم مؤیدی
طراح جلد: محمدرضا نبوی
صفحه‌آرایی: مصومه محمدی
مدیر تولید: محمد خودسوز
حروف متن: میترا ۱۴
چاپ، صحافی و لیتوگرافی: سفیر قلم
شمارگان: ۱۵۰۰
بها: ۲۹۰۰۰۰ ریال

همه حقوق برای ناشر محفوظ است. هر گونه نسخه برداری اعم از زیراکس و بازنویسی، ذخیره کامپیوتری، اقتباس کلی و جزئی (به جز اقتباس جزئی در نقد و بررسی و اقتباس در گیومه در مستندنویسی و مانند آنها) بدون مجوز کتبی از صاحب اثر (هواپیمایی معراج) ممنوع و از طریق مراجع قانونی قابل پیگیری است.

فهرست مطالب

۷	فهرست اشکال
۹	سیاسگزاری
۱۱	پیشگفتار مترجم
۱۵	اختصارات
۱۹	مقدمه
۲۳	فصل ۷: اسناد و شروط خاص
۲۳	۷، ۱. اسناد
۲۷	۷، ۱، ۱. ساختار معمول اجاره اهرمی ژاپنی
۳۹	۷، ۱، ۲. مقررات متداول در اسناد تأمین مالی هواپیمایی
۴۴	۷، ۱، ۳. قصدنامه (قول نامه)
۴۷	۷، ۱، ۳، ۱. مدل قول نامه
۶۹	۷، ۱، ۴. موافقت نامه های اجاره
۶۹	۷، ۱، ۴، ۱. مدل موافقت نامه اجاره خشک هواپیما
۲۵۹	۷، ۱، ۴، ۲. مدل موافقت نامه اجاره تر هواپیما
۳۴۴	۷، ۱، ۵. قراردادهای خرید
۳۴۵	۷، ۱، ۵، ۱. موافقت نامه خرید هواپیمای نو
۳۴۸	۷، ۱، ۵، ۲. مدل موافقت نامه خرید هواپیمای دست دوم
۴۱۶	۷، ۱، ۶. اسناد معامله فرعی
۴۱۶	۷، ۱، ۶، ۱. مصوبات هیئت مدیره
۴۲۰	۷، ۱، ۶، ۲. وکالت نامه
۴۲۰	۷، ۱، ۶، ۳. گواهینامه تصدی
۴۲۱	۷، ۱، ۶، ۴. نظرات حقوقی
۴۲۲	۷، ۱، ۶، ۵. سند فروش
۴۲۳	۷، ۱، ۶، ۶. گواهینامه پذیرش
۴۲۳	۷، ۱، ۶، ۷. تعهدنامه حق انتفاع کامل

۴۲۵	.....	۷,۱۶۸. تعهدنامه «از ثبت خارج کردن هواپیما»
۴۲۵	.....	۷,۱۶,۹. ضمانت‌نامه
۴۴۹	.....	۷,۱۶,۱۰. تضمین‌نامه
۴۴۹	.....	۷,۱۶,۱۱. واگذاری‌ها
۴۴۹	.....	الف- موافقت‌نامه خرید
۴۷۰	.....	ب- ضمانت‌نامه‌های بدنه هواپیما
۴۸۸	.....	ج- وثیقه
۵۲۹	.....	فصل ۸: اصطلاحات و تعاریف
۵۲۹	.....	۸,۱. تأمین مالی و حقوقی
۵۶۵	.....	۸,۲. واژه‌نامه عملیات فنی شرکت‌های هواپیمایی جهان
۵۶۷	.....	نمایه

فهرست اشکال

جلد دوم

- شکل ۱-۷ شمای نموداری اجاره اهرمی / شرکت هواپیمایی پهن پیکر ۳۰
- شکل ۲-۷ لیست اسناد مرتبط با اجاره اهرمی ژاین ۳۹

www.ketab.ir

پیشگفتار مترجم

با توسعه فناوری ساخت و تولید هواپیما، حمل و نقل هوایی به سرعت گسترش یافت و کشورها در اقاصا نقاط دنیا از هواپیما به عنوان وسیله حمل و نقل برای جابه جایی مسافر و کالا بهره گرفتند. اکثر کشورها خود توانایی ساخت و تولید هواپیما را نداشته و ندارند لذا با خرید و اجاره هواپیما درصدد اجرای سیاست های حمل و نقل هوایی ملی در سطح بین المللی و داخلی برآمدند.

با متداول شدن معاملات هواپیمایی بین شرکت های تولیدکننده هواپیما و مشتریان، مشکلات مختلف حقوقی، به خصوص در ارتباط با قراردادهای مربوط پدیدار شد. از آنجاکه به طور معمول طرفین معامله تابعیت کشورهای مختلف را دارند در موارد اختلاف، علاوه بر قانون صالح، قواعد و مقررات حقوق بین الملل خصوصی کشور مربوط بر معاملات حاکم می شود. از این رو، برای کاهش اختلافات و شفاف شدن مقررات در خصوص خرید و اجاره هواپیما، طرفین قرارداد، عمده موضوعات را در چارچوب اسناد یکنواخت بررسی می کنند و تنها در مذاکره به جزئیات مورد نظر می پردازند.

شرکت های هواپیمایی ایرانی نیز از این قاعده مستثنا نیستند و باید برای انعقاد قراردادهای هواپیمایی در این چارچوب بین المللی گام بردارند. عدم شناخت این حوزه از حقوق هوایی و اتکا بر دانش حقوق و قوانین داخلی می تواند صدمات جبران ناپذیری به شرکت های هواپیمایی وارد کند. اگرچه مشترکات زیادی بین سیستم های حقوقی در جهان معاصر وجود دارد، لکن اختلافات بسیاری نیز به چشم می خورد. علاوه بر این، سیستم ایجادشده در خصوص معاملات هواپیمایی در سطح بین المللی آن را از دیگر معاملات استثنا کرده است و شرکت های هواپیمایی ایرانی باید قبل از هرگونه انعقاد قرارداد خرید و اجاره هواپیما، با اصول و مبانی تثبیت شده این قبیل معاملات آشنا شوند.

خوشبختانه علم حقوق هوایی در ایران روند رو به توسعه داشته است. از یک طرف صنعت هواپیمایی و حمل و نقل هوایی کشور و به ویژه شرکت های هواپیمایی به ضرورت تبیین و اعمال اصول و قواعد حقوق هوایی در امور شغلی خود آگاهی یافته اند و روند به کارگیری کارشناسان

اختصارات

ACMI	Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance	هواپیما، خدمه نگهداری و بیمه
AD	Airworthiness Directive	دستور العمل قابلیت پرواز
AMP	Approved Maintenance Program	برنامه مصوب تعمیر و نگهداری
AOC	Air Operator's Certificate	گواهینامه بهره‌برداری هوایی
AOG	Aircraft on Ground	هواپیمای روی زمین
APU	Auxiliary Power Unit	ژنراتور برق کمکی
ATM	Air Traffic Management	مدیریت ترافیک هوایی
BIS	Bank for International Settlements	بانک تسویه حساب‌های بین‌المللی
BXA	Bureau of Export Administration (US)	دفتر امور صادرات (امریکا)
CAA	Civil Aviation Authority (UK)	سازمان هواپیمایی (بریتانیا)
CofA	Certificate of Airworthiness	گواهینامه قابلیت صلاحیت پرواز
CofR	Certificate of Registration	گواهینامه ثبت
CNS/ATM	Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management	ارتباطات، ناوبری و نظارت / مدیریت ترافیک هوایی
CPCP	Corrosion Prevent and Control Program	برنامه کنترل و پیشگیری از خوردگی
DIP	Debtor-In-Possession	نوعی تأمین مالی است که به شرکت‌هایی ارائه می‌شود که در شرایط بحران مالی قرار دارند.
EAR	Export Administration Regulations (US)	مقررات اداره صادرات (امریکا)
EC	European Commission	کمیسیون اروپا
ECAC	European Civil Aviation Conference	کنفرانس هواپیمایی کشوری اروپا

EETC	Enhanced Equipment Trust Certificates	گواهینامه تضمین تجهیزات پیشرفته
ER	Extended Range	برد افزایش یافته
ETOPS	Extended-Range Twin-engined Operations	افزایش برد عملیاتی هواپیمای دو موتور در صورت از دست دادن یکی از موتورها
FAA	Federal Aviation Administration (US)	مؤسسه هواپیمایی فدرال آمریکا
FANS	Future Air Navigation System	سیستم ناوبری هوایی آینده
FAR	Federal Aviation Regulations (US)	مقررات هواپیمایی فدرال (آمریکا)
FBO	Fixed Base Operator	بهره‌بردار یا اپراتور ثابت پایه
FDR	Flight Data Recorder	ضبط اطلاعات پروازی، پرواز نگار - جعبه سیاه
GAPP	General Accepted Accounting Practices	اصول پذیرفته شده حسابداری
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade	موافقت‌نامه عمومی در خصوص تعرفه و تجارت
GIE	Groupement d'Intérêt Économique	گروه منافع اقتصادی
GPWS	Ground-Proximity Warning System	سیستم هشداردهنده نزدیک شدن به زمین
IATA	International Air Transportation Association	انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی
ICAO	International Civil Aviation Organization	سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری
IFALPA	International Federation of Pilot Associations	فدراسیون بین‌المللی انجمن‌های خلبانان
IFE	Inflight Entertainment Equipment	تجهیزات سرگرمی در حین پرواز
ISA	Instalment Sale Agreement	موافقت‌نامه فروش اقساطی
ITAR	International Traffic in Arms Regulations (US)	ترافیک بین‌المللی در مقررات نظامی
ITC	Investment Tax Credit	اعتبار مالیاتی سرمایه‌گذاری
JAA	Joint Aviation Authority (Europe)	سازمان هواپیمایی مشترک (اروپایی)
JLL	Japanese Leveraged Lease	اجاره اهرمی ژاپن
LC	Letter of Credit	اعتبارنامه
LCC	Low Cost Carrier	متصدی حمل و نقل کم‌هزینه
LIBOR	London Interbank Offered Rate	نرخ بهره میان‌بانکی لندن
LLC	Limited Liability Company	شرکت با مسئولیت محدود
MRO	Maintenance, Repair and Overhaul	نگهداری، تعمیر و تعمیرات اساسی

NPRM	Notice of Proposed Rule-Making (US)	اعلامیه قانونگذاری پیشنهادی (امریکا)
NPV	Net Present Value	ارزش خالص فعلی
ODTC	Office of Defense Trade Controls (US)	اداره کنترل های تجارت دفاع
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	سازمان همکاری های اقتصادی و توسعه
OEM	Original Equipment Manufacturer	تولیدکننده تجهیزات اصلی
OFAC	Office of Foreign Assets Control (US)	سازمان کنترل دارایی های خارجی امریکا
QEC	Quick Engine Change	تعویض سریع قسمت های مختلف موتور هواپیما
SARPS	Standards and Recommended Practices	استانداردها و رویه های توصیه شده
SB	Service Bulletin	اطلاعیه تعمیراتی
SCN	Specification Change Notice	اعلام تغییر مشخصات
SPV	Special Purpose Vehicle	وسیله نقلیه برای مقاصد خاص
TAWS	Terrain Awareness Warning System	سیستم هشداردهنده آگاهی زمین
TBT	Tax Benefit Transfer	انتقال منافع مالیاتی
TCAS	Traffic Alert and Collision Avoidance System	سیستم هشدار ترافیکی و اجتناب از برخورد و تماس
UCC	Uniform Commercial Code (US)	کد یا قانون تجارت یکنواخت (امریکا)
WTO	World Trade Organization	سازمان تجارت جهانی

مقدمه

نگارش این کتاب تلاشی جهت فراهم آوردن بینشی به راهبری مالی و مدیریتی یکی از منحصربه‌فردترین و مهم‌ترین صنایع جهان برای مدیران شرکت‌های هواپیمایی، مؤسسات مالی، مسئولان دولتی، تولیدکنندگان هواپیما و دیگران است. پرواز با هواپیما تنها صد سال قدمت دارد، اما صنعت حمل و نقل هوایی به‌وجود آمده چنان رشدی کرده است که هیچ حوزه‌ای از تلاش بشری نیست که از آن تأثیر نپذیرفته باشد. همچنین حیطه‌های بسیار تخصصی مانند حمل و نقل هوایی تجاری، نظامی و عمومی به‌وجود آورده است، که هر کدام به‌نوبه خود روش‌های منحصربه‌فردی در تولید، بازاریابی و تأمین مالی دارند. چه مایل به جدایی صنعت هوانوردی از سایرین باشیم یا نه، واقعیت این است که ویژگی‌های این زمینه از فعالیت‌های اقتصادی چنان غامض هستند و چنان دامنه وسیعی دارند که دانش و روش خاصی را می‌طلبند. کسانی که به دنیای سوداگری تأمین مالی حمل و نقل هوایی قدم می‌گذارند بهتر است به‌خوبی با پیچیدگی‌های آن آشنا و یا بسیار خوش‌شانس باشند.^۱

رشد واقعی در صنعت هواپیمایی تنها پس از سال ۱۹۵۰ آغاز شد؛ زمانی که در یک دوره انبساطی عظیم شاهد ظهور شبکه پیچیده‌ای از سیستم‌های حمل و نقل هوایی جهانی و داخلی بودیم، که به‌سرعت پس از جنگ جهانی دوم ایجاد شدند.

۱. برادران رایت اولین پرواز قابل کنترل موتوردار و سنگین‌تر از هوا را در هفدهم دسامبر ۱۹۰۳، در کیتی‌هاک کارولینای شمالی انجام دادند.

۲. سازمانی به نام شرکت ایکو تریدینگ (IACO Trading) بود، که در پیشنهادش برای خرید ده فروند هواپیمای ایرباس A310-300 از شرکت هواپیمایی بین‌المللی کانادا با مسئولیت محدود در سال ۱۹۹۰ خوش‌شانس نبود. شرکت با خرید هواپیما در حدود ۶۰۰ میلیون دلار موافقت کرد، لکن تجربه کمی در این صنعت داشت و مستأجری در این ارتباط وجود نداشت. در نهایت، شرکت ایکو ۴۵ میلیون دلار سپرده را از دست داد، چنین معاملاتی پر از خطر هستند. نگاه کنید به:

IACO's A310 Deal Highlights Risks, *AIRCRAFT LEASING*, Feb./Mar., 1991, p.8.

دهه پنجاه با ورود هواپیمای جت به خدمات حمل و نقل هوایی همچنین شاهد تولد مسافرت هوایی تفریحی بود که نیاز به ظرفیت‌های بالاتر و کارآمدتر را شتاب می‌داد. در هزاره جدید، ترافیک برنامه‌ای در سطح جهان به تنهایی حدود ۱٫۶ میلیارد مسافر و ۲۹ میلیارد تن بار در سال بود.^۱

اهمیت فراگیر صنعت هوافضا برای اقتصاد جهانی در مجموع، چه‌بسا یکی از بزرگ‌ترین مشکلات آن نیز هست. تأثیر فراوان آن بر ذهن رأی‌دهندگان، اتحادیه‌ها، دولت‌ها و مگس‌های ریز و درشت گرد شیرینی (تمام کسانی) که در آرزوی سریع و آسان ثروتمند شدن هستند، موجب به ارمغان آوردن قوانین، استثمار، فساد (رشوه) و تاراج در این صنعت شده است که نظیر آن شاید هیچ‌گاه در هیچ صنعت دیگری، مگر کشاورزی^۲، دیده نشده است. در نتیجه، بخش ایرلاین این صنعت به‌طور معمول غیرسودده در نظر گرفته می‌شود و حوزه‌ای نیست که سرمایه‌گذاران محتاط وارد آن شوند. در واقع، یاتا که نماینده بیش از ۱۵۰ شرکت هواپیمایی است، زیان را بیش از ۱۵ میلیارد دلار، سرجمع میان اعضایش، طی پنج سال اول دهه نود میلادی گزارش کرده است؛ یعنی بیش از آنچه آن‌ها در تمام تاریخ خود تا به امروز به دست آورده‌اند.^۳ این رقم اگر برمبنای ترانزنامه‌هایی باشد که متصدیان حمل و نقل ارائه داده‌اند، شاید به‌طور کامل دقیق است، اما این رقم نمایانگر میلیاردها دلاری نیست که ایرلاین‌ها تولید کرده‌اند که بنابه دلایل مختلفی از ارائه آن در ترانزنامه نهایی طفره می‌روند. در واقعیت صنعت هوانوردی، چه‌بسا یکی از سودآورترین بخش‌های اقتصاد جهان است.

می‌دانم که چنین ادعایی تعجب عده‌ای را برمی‌انگیزد، اما مشاهدات و تجربیاتم در این صنعت در سطح جهان مرا به این باور رسانده که نظریه‌ام درست است. گرچه بیشتر صنایع تجربه اخاذی شدن از منابع مختلف غیرقانونی و غیراخلاقی را تجربه کرده‌اند، اما اختلاس، فساد، مداخلات دولتی، فعالیت‌های غیرقابل توجیه و سوءاستفاده‌گرانه سندیکاها، بی‌اندازه از جهات مختلف بر ایرلاین‌ها می‌تازد. تا زمانی که این موانع برداشته شوند، یا حداقل کاهش یابند، سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل هوایی تجاری با وضعیتی دشوار همراه خواهد بود. علاوه بر این، سرمایه‌گذاران بالقوه باید جنبه‌های اضافی صنعت را در نظر داشته باشند:

۱. بسیار سرمایه‌بر است،

1. AIRCLAIMS AIRLINE NEWS WEEKLY, Nov. 8, 2002, p.6.

2. See: infra, Corruption Section 5.2.3.5.

۳. خسارت‌های متعاقب حملات در نیویورک و واشینگتن معروف به یازدهم سپتامبر در حدود ۳۰ میلیارد دلار در مدت سه سال بعدی محاسبه شد.

۲. چالش در دسترسی به سرمایه کافی با هزینه‌های معقول وجود دارد،
۳. تقاضا برای محصول آن با توجه به ماهیت دوره‌ای اقتصاد بسیار ناپایدار است،
۴. هواپیماها گران‌قیمت و بسیار متحرک هستند، بنابراین مواجهه با ریسک‌های امنیتی مالی هستند که به‌طور عموم برای تجهیزات دیگر این‌گونه نیست،
۵. هزینه‌ها با خدمات غیررقابتی مانند کترینگ، خدمات زمینی و کنترل ترافیک هوایی تشدید می‌شوند.

بالین‌حال، با وجود بار عظیمی که ایرلاین‌ها با آن مواجه‌اند، این صنعت برای اقتصاد جهانی حیاتی‌تر از آن است که بشود آن را رها کرد تا از بین برود. موضوع نگران‌کننده بقای صنعت نیست، بلکه این است که چه کسی در صنعت باقی خواهد ماند. ثبات و توسعه حمل و نقل هوایی تجاری یک چالش مادام‌العمر برای کسانی است که مایلند در تأمین مالی هواپیما مشارکت و مذاقه کنند و کنترل هزینه نقش حیاتی در این ماجراجویی ایفا می‌کند؛ و این کتاب، در این مورد است.