

在美国市场上购买公务飞机（第 2 步）

中国公司领导需要考虑更多的因素

作者：Jim Cooling 和 Kathleen Breckenridge

初步考虑从美国市场购买待售公务飞机，经过深思熟虑并得到满意回答以后，即可开始谈判过程。以下是这个过程中的一些主要步骤，以及在这个过程的每个阶段还应考虑哪些因素。

意向书和购前检查

意向书 (LOI) 是谈判购买基本方面的优选方法，比如价格、订金、基本交付条件和条款、飞机退出交易市场以及买家订金的保护。

意向书不是一份具有约束性的合同，而是描述谈判的基本要点，直至可以商谈详细的采购协议为止，通常在法律顾问之间达成。

通常，买家希望通过意向书说明在完成飞机的购前技术检查与验收之前，订金可以退还。买家通常还希望借助技术代表来进行这项检查。

这个步骤让买家能对飞机的状况有更好的了解。同时，如果飞机需要在其它国家注册，买家可以确定还需要什么才能符合该国的出口适航证书的资格，或者满足该项注册的要求。

在对飞机本身进行购前检查之前，买家的技术代表可以对飞机进行初步的“目视”检查，并检查维护记录和飞行日志。

如果是需要按照买家的技术指标制造新飞机，则意向书可能规定买家有权指派技术代表，在制造过程中对飞机进行观察和检验。

买家的意向书可能要求在购前检查之前进行一次试验飞行，还应规定明确购买协议完成的最后期限。一旦签订意向书并交付订金以后，双方将商谈购买协议，这份协议变成具有约束力的购买合同。

购买协议/买家保护

意向书中的基本要点将会并入购买协议，还会添加很多其它条件和条款。

购买协议应保护在购前检查完成和验收之前订金的可退还性。通常，购前检查将由独立的检查机构实施，该机构直接向买家报告或者向双方报告。

除了在检查飞机记录时自己审慎以外，买家还将要求卖家对交付状况提出某些保证。对于二手飞机，不论在交易结束之前曾经做过何种方式的维修，卖家都应披露飞机所有受损或遭受腐蚀的历史记录。对于美国飞机，FAA（美国联邦航空局）保留有一些记录可供买家技术代表审阅。

卖家可能使飞机参加各种保修和维护计划，买家应确信这些计划可由卖家转让并付款至交易结束之日。

买家可能希望有权出于各种目的将购买协议转让给某个附属公司，购买协议应该准许这种转让。例如，买家可能出于注册目的希望确立一家机主信托，或者出于税务目的而使用另一个实体接收交货，比如美国税法下的“同类资产交换”。买家可能出于融资目的将飞机的所有权置于贷款人名下。

对于新飞机除了首笔订金以外，买家通常需要在飞机制造过程中向制造商按进度分期付款。对于某些更新型设计的飞机，计划交付日期可能会在未来数年内。在这段时间内，市场可能会发生剧变，或者买家可能遇到财务状况的某种变化。

制造商将会坚持“违约赔偿金”条款，以防买家最后不接受飞机的交付。这个条款规定买家向卖家支付一定金额。买家可以商谈付款条件，或者按照接收交货失败的时间和性质进行退款。这个条款可以加入“单独追索权”语句，声明买家不应承担其它义务。

如果制造商一方出现交付延迟，购买协议可规定有利于买家的违约赔偿金、退款或其它惩罚。对于从制造商那里购买新飞机来说，这通常仅是问题之一。购买协议也将规定制造商交货、获取机型认证、进行试飞或满足飞机开发和制造中某些重要事件的最后期限。

由于飞机非常容易移动，买家会希望保证将要收钱的卖家能够将有效所有权转移至飞机。购买协议始终应规定：买家将收到保修单以及卖家对有效和适销资格的保证。

买家将希望得到产权公司的独立产权保险或顾问的意见书（如果可能）。还可以获得产权保险，双方可以商谈是否需要产权保险、应由谁支付保费。

上面提到了购前检查。在与美国卖家的交易中，国外买家应重视这一点。买家希望如有任何有效理由认为飞机不可接受，将有权拒绝这架飞机并收回订金。

如有任何问题造成飞机飞行不安全或不合法，至少应要求卖家进行纠正。这些称为适航缺损，买家的技术代表或检验机构应发现这些问题。

如果买家想要在购买后将飞机移至其它国家，购买协议应要求卖家将飞机置于出口适航证书保险要求的合适状况。

对于新飞机，通常会将预期注册国提前通知给制造商，使飞机在最终交付时能够符合该国出口适航证书的所有要求。

税务和保险考虑

在买家完成购前检查并且卖家将所有缺损进行纠正以后，将确定完成购买的交易结束日期。

在美国，买家必须考虑飞机要交付到哪个州，因为每个州对销售税或者称为“使用税”的相关税种都有自己的法律规定。可以考虑某些州对飞机交易结算的税收减免政策，但地点的选择并不简单。

在所得税法律方面，飞机交付的时间也很重要，比如对于“同类资产交换”情况，或者关系到其它飞机销售的其它购买行为。

买家希望提前安排飞机保险，不但有飞机自身的保险（称为“机身保险”）而且还有责任险种。这种保险应在买家接受交货之前就到位。

如果涉及到融资，将与贷款人协调这方面的保险，贷款人也将会通过贷款或租赁文件施加某些保险要求。在交易结束之前，买家手中应持有符合要求的、保证保险范围的保险凭证。

交易结束（购买完成）

交易结束是指买家付完购买金额的最后一部分，并且卖家交付了飞机。在美国，这种交易结束通常与位于俄克拉荷马州俄克拉荷马市的一家产权公司进行协调，因为这是美国联邦航空局记录中心所在地，购买文件的记录是与交易结束同时进行的。

产权公司（作为第三方托管机构）收集所有签署好的文件以及资金，呈请美国联邦航空局备案。然后，产权公司将最终文件分发给各方。

对于美国注册的飞机，如果购买后仍保持美国注册（可能通过所有者信托），美国联邦航空局将需要一系列的文件，包括：

- 信托协议；
- 物主受托人美国公民资格的确认；
- **FAA** 或保修单；
- 以物主受托人名义提出的飞机注册申请；
- 用于在国际登记处注册权益的美国联邦航空局表格 **8050-135**；
- 贷款人的任何抵押或担保协议；以及
- 卖家为飞机提供明确产权而提供的任何解除财产留置权文件。

出口和撤销注册

对于将要变更到其它国家注册的美国飞机，还将需要其它系列文件。除了上述文件以外，还要有卖家为飞机提供明确产权而提供的任何解除财产留置权文件。

而且，此购买必须有符合美国联邦航空局要求的证明文件：每项记录权益的持有人都要满意或者同意转让；提交撤销飞机注册证书的书面申请；提供书面证明表示所有拥有优先权的注册权益都已解除，或者同意撤销飞机注册证书；向出口国家提交美国联邦航空局批准的通知表。

如果飞机在美国交付后立即飞离美国，买家必须提前安排该次飞行的各种需求以及每个中途着陆点。

美国海关监管要求在美国出售并在别国注册或停放的美国飞机在离开美国时，必须正式从美国出口。买家和卖家需要合作完成海关出口，这需要向美国海关与边境保护局呈递托运人出口申报单（通常由既定的报关行来执行）。

国际登记处

任何涉及到在美国注册飞机的飞机交易都需要美国联邦航空局登记。此外，该交易应在开普敦国际登记处登记。目前共有 **28** 个国家（包括中国和美国）是开普敦移动设备国际利益公约(**Cape Town Convention on International Interests in a Mobile Equipment**)以及航行器标的物议定书(**Protocol on Aircraft Objects**)的签署国。

为完善在签署国的产权，所限定的飞机（根据重量、发动机推力等等）必须登记其销售合同。为登记权益，买家和卖家都必须申请成为交易用户实体，并委派专业用户实体（通常是第三方托管机构）来登记权益。

位于签署国内的贷款人也希望在登记处登记其国际权益，并要求登记销售合同。

结论

购买公务飞机对于中国公司领导人来说看似复杂，但经过缜密规划后整个过程还是可以操作的，满意地拥有并在全世界运营公务飞机是可以实现的。

不论从美国还是其它地方购买公务飞机，中国公司领导人最好都要寻求富有经验的航空经纪人、专门从事国际航空交易的法律顾问来提供帮助。

James E. Cooling 是位于美国密苏里州堪萨斯市的律师行 *Cooling & Herbers, P.C.* 的合伙人，*Kathleen H. Breckenridge* 是该律师行的一名高级律师，二人专门从事国际交易。该律师行代表飞机机主和运营者处理飞机交易以及税务和监管合规方面的事宜。作者的联络方式，电话：+1 816.474.0777；传真：+1 816.472.0790；网址：www.coolinglaw.com

边栏

背靠背交易

由于各种原因，飞机偶尔会通过背靠背交易出售。通常在交易中涉及到折价飞机而不允许直接购买时，或者出于税务或其它考虑时会使用这种交易。这种交易的形式是由卖家向经纪人销售，然后飞机立即通过同步交易由经纪人出售给第三方买家。

购买和销售协议同时进行谈判且彼此“镜像”，使经纪人可以要求需要向最终买家提供的关于陈述和保证、产权担保、检验范围、交付条件等方面的所有内容。购前检查和结束交易实际上是同时进行的。

交易完成时所有必需的文件齐备并采用第三方托管的方式，在第三方托管机构得到资金释放授权、转移并提交买卖合同，而且飞机处于接受注册国可立即签发适航证书之状态后才会释放资金。背靠背交易中的首次销售通常不做记录，虽然注册国要求所有必需的文书才能批准产权的转移。

对于卖家的另一个优势是，卖家不进入后续买家的产权链，从而控制了责任风险。卖家同时可避免与未知方进行交易。只要买家的订金能得到妥善保护，并且能以商定的购买价得到状态良好、产权正常的飞机，那么背靠背的交易应该是可以接受的。