



Chinese Translation

/是的，你好，/非常欢迎观看 ISHKA Plus：/中国简报，关于海航集团重组的炉边谈话，以及更加全面的来看关于从中国收回飞机的情况。/我认为大家观看此影片都不需要我提醒，自去年 3 月疫情真正爆发以来，/对于航空业来说是多么艰难的一年，/许多航空公司因旅客数量的完全下跌而受到干扰。/尽管已有一些复苏，特别是在较大的国内市场，/如中国和美国。/世界许多地区的国际旅行，包括亚太地区也是，/基本上仍然不存在，预计最早要到 2024 年市场才能恢复。/而且没有重要的收入进来，/航空公司被迫藉由裁员、减少工资、/削减航线和停放飞机来大幅削减成本。/而这种削减成本方式往往与提高偿债能力密切相关。/有些航空公司已经能够在股票、债务和资本市场上做到这一点，/其他航空公司通过私人投资做到了这一点，当然，尤其是美国和欧洲很多航空公司/已经能够从某种形式的政府支持中受益。/但是，许多航空公司根本无法获得额外的资金，或没能筹集足够的资金。/这导致了航空公司破产和前所未有的大规模重组/在这些公司当中，/ Flybe 是当时欧洲最大的支线航空公司，于 2020 年 3 月发布破产公告/，很快地澳大利亚维珍航空也随后宣布破产，/然后三家大型拉丁美洲航空公司——/哥伦比亚航空、南美航空和墨西哥航空也陆续很快地根据第 11 章申请破产保护。/与此同时，在泰国，飞鸟航空向破产法院提交了一份商业复兴计划，/飞鸟航空完全离开了市场。/自那时以来，/挪威航空在爱尔兰申请了破产保护，/维珍航空根据英国《2006 年公司法》第 26A 部分进行债务重组。/重组计划再次席卷亚洲，/马来西亚公司考虑申请第 26A 部分的重组计划，/但最终成功地进行英国的安排计划。/一段时间以来，亚航 X 与债权人一起参与了重组过程，/菲律宾公司也是如此。/随着许多公司考虑为第 11 章提出申请，/日本央行总裁黑田东彦表示将考虑采用正式暂停其债务偿还的计划，/顾问被任命审查更重大的重组计划，/谁知道留置权将会如何发展。/但是，到目前为止，最大的重组无疑是 /2021 年 3 月，海航集团申请破产重组，/超过 67,000 名债权人向该公司寻求近 2,000 亿美元的债务，/当然，并非都是跟航空公司有关系，/但确实包括身为中国第四大航空公司的海南航空/和运营超过 600 架飞机的其他集团航空公司。/今天来讨论海航集团和集团重组的问题。/我非常高兴君合律师事务所的闫振峰能够加入我们今日讨论，/该律师事务所是中国领先的律师事务所之一，/为客户提供航空融资和租赁领域的法律咨询服务。/振峰是君合律师事务所上海办公室的合伙人，在加入君合之前，/他曾任中国商用飞机有限责任公司法律事务处处长，/中国商用飞机有限责任公司也就是大家所知道的中国商飞，/以及曾任中国商飞上海飞机客户服务有限公司总法律顾问。/加入中国商飞公司之前，他曾在纽约和北京多家律师事务所执业，/并在中国联通广东公司担任法律顾问，/他曾就两笔交易以及解决争议相关的事宜，为多家制造商、金融从业者、出租人和航空公司提供法律意见。/我们特别高兴，振峰今天能够加入我们，尤其是他正为航空集团—海航集团重组的联合工作组提供法律意见，针对集团重组他绝对是这方面



的专家。/所以让我们热烈欢迎闫振峰。/我真的很期待我们今天的谈话。/好的，Leo 谢谢你，/因为你已经很详细的介绍我的背景。/所以我将直接切入正题。/嗯。/我认为海航集团/有几个重要的里程碑。/一是他们正在寻求能被接受，/然后是招揽策略投资者，/以及更新清算团队的最新情况。/因此在 1 月 29 日，/债权人因海航集团无力偿付债务，和海南省高级人民法院要求债务重组。/与此同时，债权人还发现了附属公司的重组，/一直持续到中国农历新年之后。/2 月 10 日，海南省高级人民法院接受了重组，/非常有力的是，/该集团的清算团队成为破产管理人。/在该通知中，债权人必须在 3 月 31 日前申报债权/第一次债权人会议将在该通知中，/通知里说明第一次会议债权人会议将于 4 月 12 日举行。/然后，3 月 2 日，/破产管理人申请对海航集团 300 多家附属公司进行实质性合并。/并且在 3 月 15 日，海南省高级人民法院/下令将海航集团和/300 多家附属公司合并为一个诉讼程序。/然后在 3 月 20 日，/破产管理人宣布了招揽航空业策略投资者/就在这个月的 3 月/30 日和 6 月 4 日，/破产管理人对此诉讼进行了两次更新。/这边请你特别...这边请你特别注意/6 月 4 日的更新，/一共收到/166,000 件索赔/而且收到申报债权金额约 1.2 万亿元人民币。/4,057 亿元债权是已经确认的，/还有 3,530 亿元的债权已被驳回。但/估计还有 1,565 亿元的索赔尚未审查。/所以你可以看到这是一个巨大的索赔。/是的，是的，是巨大的因为这是最大宗的索赔案件，/每个人都在观看其发展。/我想就观众而言，任何航空公司集团的主要债权人之一/或真正的主要债权人之一，我敢肯定，海航集团的情况确实如此/，特别有可能成为飞机租赁公司/和其财务。/观看此次影片的人可能都知道，/总体而言，至少有两家航空公司超过 45% 的商用客机，/是由众多国际租赁公司所提供的。/但是对于海南航空来说，我收集这个百分比实际上是 70%，/因此 70% 的机队是从国内租赁公司/和国际租赁公司所租借来的。/当然，我们不应该忽视这样一个事实，即许多这些飞机都会通过出售和租回的方式加入机队。/嗯，由于小组的一部分回来了或者以其他方式购买飞机，/出租人很可能融资。/嗯，钱就是首先要买飞机。/因此，这些承租人也将对他们的财务承担义务，/嗯，这只是在出租人是/主要债权人的情况下。/我的意思是，在第 11 章的情况下，世界上其他地方/根据法律正式重组就是这种情况。/对于航空公司来说，达美航空可以轻易/挑出想保留在机队中的飞机，然后拒绝那些/达美航空不希望保留的飞机租赁。/嗯即使情况并非如此，这封信经常留下/棘手的选择，要么接受达美航空提出的任何妥协条款，/或将其飞机撤出，并且在所有情况下，他们对在中国领域的相关承租人/追索权都非常有限。/嗯，因为这与海航集团航空公司有关，/他们是否能够简单地拒绝租赁，或即使他们接受或不接受？/你看到的嗯，因为我认为我们正在听到、也体会到，出租人正在进行/双边讨论，从现有的租赁条款来达成妥协，/针对留在机队中的飞机。/好吧。/因此，从理论上讲，/许多未来的激励因素有权决定要么继续履约，/或者只是拒绝，/选择终止租约。/但是，如果管理人决定继续现有/的情况，那么最后，我会/要求保证情况。/但是你知道，可能目前它有亚洲集团，/和其附属航空公司没有能力提供额外的担保。/我认为就是这样。/嗯

实际上，/根据我掌握的信息，/政府提议对过去的租金给一定折扣，/然后为对未来的租金提出另一个折扣，直到条款结束，/然后承诺在/勘探之后延长租约。/从文化上来讲，这是他们的计划，/破产管理人尚未行使终止租约的权利。/这是我手边获得的信息。/好的。/好的。/因此，也许这对于出租人来说是个好消息。/嗯，再次，在另一个司法管辖区，/出租人必须得到一致、平等和公平的对待。/是这样吗？或者可以与不同的出租人/订立完全不同的条款，因为显然每架飞机都不同，/或者不同类型的数量，/并且会有不同的年龄和维护阶段。/因此，仅用一刀切的解决方案/或给所有出租人仅一份提案都是非常困难的。/但是一般来说，他们需要得到公平的看待和处理。/是这样吗？/一般来说，/管理人可能会有不同的对待，/因为这一切都是基于商业条款。/但是，鉴于有许多出租人和许多飞机，/我认为为了简化这个问题，/我认为主要结构消费的最佳价格可能是/尽量平等对待所有南方的航空或飞机。/对所有出租人和所有飞机一视同仁，否则将有大型诉讼产生，然后我们将耗尽时间/并对结果造成额外的不确定性。/好的，那就是，这非常有帮助。/谢谢你。/嗯，我刚才提到，很多这些出租人通过融资方式以购买飞机。/我相信您正在为与海航集团相关的财务问题和其出租人提供法律意见/您是否发现或更少或客户发现/融资总体上帮助很大，我猜在某种程度上，/没有人知道这将如何结束。/但总体而言，融资协助出租人进行重组讨论。/嗯。/嗯。/据我所知，/这是一个非常有趣的问题。/呃，我的一些，呃，一些，我的一些金融.../金融界客户确实有跟出租人来往，/呃，要偿还贷款。/嗯。/呃，我不能说他们有给予很多支持，/但我能看到他们别无选择，因为，/尤其是，对于一些新的但/较小的租赁公司来说，/呃，在他们业务扩展的早期阶段，也许，/呃，他们的飞机都租给了海航集团，嗯。/没有其他的，这么说好了，/然后所有的风险都跟海航集团有关联，那么他们就/没有其他资金来源来偿还贷款。/然后，银行别无选择，只能支持/，所以他们在讨论风险、/如果贷款会产生的破坏，/但是你知道，他们不愿这样做，/但别无选择。/是的。/好吧。/所以和以往一样，我认为，一般来说，呃，经过这次疫情，/由于你刚才所提到的原因，较大的租赁公司可能比较小/的租赁公司做得更好。/好吧，我猜他们在重组讨论方面也有更大的权力，/因为在某些方面，承租人需要出租人，就像出租人需要承租人一样。/但是，这些人也拥有更多多样化的投资组合，/这意味着他们有更多的现金来自其他地方，希望从其他地方获得更多的现金，但如果那些飞机确实从机队中撤出来，/也有更好的机会再营销飞机。/但是正如你所说的那样，如果只是一个较小的租赁公司或市场新进入者/某些情况下，对这类事件较没有经验。/不是...不是说任何人在过去都经历过这样的事件，嗯，而且/继续履行对银行的财务义务/的替代资金来源也较少。/所以是的，好的。/我认为这肯定会像我们看到其他重组正在进行的那样发挥作用。/嗯，但是在海航集团重组中，我想...我想你已经提过，/飞机希望留在机队里，/假设条款可以被出租人接受，我想每个人都希望/整个重组能在不需要出租人的情况下进行/强行收回飞机，但是，如果情况不是这样，/该公司要么完全破产，又或是海航集团/在这方面没有合作。/在中国收回飞机有多容易？

/嗯，如果租约是国内租约还是受英国或纽约法律管辖的租约/，这是否会有所不同？/呃，我认为，如果租约/符合中华人民共和国法律，则很可能/是国内交易。/但是，如果它受英国或纽约法律管辖，那么/可能是，你知道的，这是一个跨境租赁，/那么开普敦公约将适用。嗯。/而对于国内交易而言，有两种情况，为什么/回收是根据经营租赁？/另一个则是融资租赁，融资租赁/容易得多，因为中华人民共和国民法典/只是改变其所有权，呃，融资租赁中的/南方所有权就像，呃，一些，/像抵押贷款一样/这就像担保权益。/因此，万一承租人/无力支付融资租赁项下的租金，那么/出租人可以申请拍卖飞机，/然后呢，从这个过程、从拍卖过程中获得偿还，/然后继续。/如果该过程不能完全偿还债务，/则可以继续向破产管理人索赔、/索偿债务。/而对于操作这个，实际上要困难得多，除非你/先终止租约。/然后你才能够...你得以...出租人/被允许收回飞机，而且在，/在整个法律程序中，没有像开普敦公约下的那种/收回飞机的快速救济和临时救济，/出租人没有这种呃补救办法，/那么想必是出租人还是可以向法院申请的吧？/的确，在这种财务状况下，你提到，就我所理解的那样，/自助补救措施，但出租人无论他们是融资出租人还是经营/出租人都可以向法院申请收回/在中国，/自助补救措施非常有限。/您无需到法院求助于/向法院寻求法律救济。/是的。/好吧。/好吧。/我确信这就是你最近花了相当多时间的地方。/嗯。你刚刚谈到了开普敦公约，我知道你拥有/所有其他的专业知识，也是这方面的应用专家，/开普敦公约，在中国，/嗯，正如我想你刚刚谈到这个，但可以肯定的是，从我们参与过的/与中国有关的交易来看/我们知道/该公约的适用方式不同，取决于它是否在国内是国际租赁/你可以？/而且我认为您已经稍微有这样做了，但可能与不可撤销的注销登记和出口请求许可书 (IDERA) 等有关。/而且，以及/收回飞机。/一般来说，/嗯，特别是当谈到自助的时候，我想你刚才有谈到，嗯，/有什么区别和应该有什么保护呢/，你知道的，在没有 IDERA 的情况下，比如，本土出租人/或者他们应该有什么其他保护以注册委托书？/听起来他们不会没有向法院申请，/但如果国际出租人有 IDERA 等等，他们可以/用它来成功收回飞机和其余的/飞机。/嗯。/是的。/让我首先解释一下在中国这事情如何运作。/嗯。/但是你知道的，最初的设计是，如果/出租人有 IDERA，才需要上法庭，但是在中国你仍然必/须上法庭，才能申请临时救济。/你必须有关于收回的法院命令，说明您在 CCC 之前提交了命令。/但好消息是，基于中国关于/开普敦公约的声明/在您为收回的临时救济提交/申请之后。/法院应在 10 天内下达命令。/而且考虑到这种情况，中国政府刚刚/提出开普敦公约作为掩护/来自开普敦公约的内部交易。/因此，国内诉讼需要依靠/国内法律来寻求补救措施。/但是从我的角度来看，我认为，除了收回的临时救济措施外/，国内法律已经/提供了足够的和充分的保护。/例如，在破产程序中，/出租人也有权/收回飞机以及破产（听不见的）/有义务归还/不属于/债务人的财产。/我可以，你知道的，下次实际多讲些这方面的细节但是/

呢，我有一些关于这个主题的文章/好的，太棒了。/但是，是的，听众会想了解跟这个有关系的信息。/我相信听众可以取得联系方式/为了使 IDERA 有效，/我认为它需要与 CAC 一同记录/是的，/如果不是的话，/但是假设这是很多出租人目前正在考虑的事情，就是确保他们/文件、呢，国际利益、当地法律文件、IDERA/、建议等都已经得到妥善执行以防他们需要在/法庭上使用这些。/如果 IDERA 没有被记录，那么对于寻求从中国收回飞机的/国际出租人来说，这是否可能/导致问题或问题有多大？/我认为在破产程序中，/对国际出租人没有实质性影响或不利影响。/但如果在正常的法律程序中，/我认为会有实质性和不利影响，因为/中国法律本身/已经为出租人/在程序方面分配了收回权。/好的。/好的。谢谢。/嗯，然后就在这个话题上讨论个一分钟，嗯，/MRO 工业品服务商、机场等等，你知道的，在破产/情况下或者在面临财务困难/的航空公司中，很有可能出租人，他们很可能还没有支付机场费/和支付供应费给 MRO。/当出租人收回其飞机时，他们可能会发现这样做有问题/因为 MRO 或机场，例如，对飞机持有留置权、占有留置权。//要么在合同上不太可能，但有可能在法律上适用。/这是个问题吗？/是否总是有那个留置权问题？在中国是否有这样的问题？/呢，MRO 留置权被中华人民共和国民法典明确承认。/因此，如果航空公司没有支付维修费用，/那么 MRO 可以将飞机扣留一直到他们缴交维修费，/直到他们偿还。反而，/机场虽然跟飞机有关联。/如果运营商未能支付机场使用费。/这在中国是有争议的，因为这里的问题是/运营商是否已将飞机送到机场，/而机场是否实际拥有飞机。/这是中华人民共和国民法典保留权的依据。/而且，根据我的经验，/有些法院只是拒绝承认机场的名字，/因为机场不拥有飞机，/就只是一群飞机停靠在那里而已。/好吧。/好吧。/那么，如果需要的话，那么出租人将不得不追查这些法庭。/但希望这不会发生。/然后，随着我们谈论的议题接近尾声，我知道/在过去一年左右的时间里，/世界各地的出租人一直烦恼着追回风险的问题。/问题是钱已支付给出租人或通过保证金和/维护准备金支付，无论是现金还是随后在/信用证下提取，管理人、清算人等可以在多大程度上收回这笔钱。/如果它被出租人或金融业者提取。/你对中国政府收回这些钱的能力的立场理解如何？/嗯这实际上是一个复杂而棘手/的问题。/事实上，是的。/嗯这取决于，/你知道的，结果取决于更大的因素。/如果法院考虑保证金，如果把/保证金放入这个特别/指定的账户里，它将被认为是抵押金或者钱，而如果不存入专门指定/账户，则分为两种情况；/根据中国破产法，/还有根据司法均摊费用，/如果出租人可以看到保证金在范围内/我们发现破产程序，严格来说，这可以被视为/作为对特定信贷的偿还。然后，它可以被追回，但如果您在诉讼程序开始后行使这项权利，则该项权利/应得到法院的支持。/所以没有风险回笼/因此，这取决于你如何定义行为。/如果我们将此视为转换成租金，那将是一种/风险。/如果你把它当作是一项权利，那么它将是给予帮助的。/好的，好的，这并不重要。/你知道大多数承租人会说，当这笔钱付清时，那笔钱.../出租人的财产可以与其其他资金和所有其余资金混合在一起。/嗯，那没有特别的区别，还是那种/方式有帮助吗？/嗯，嗯，/我知道，我不确定会



导致什么结果，你知道，/尤其是英语国家，你知道我的经验，很多/都是受到英语国家的管辖，但在中国，/我认为根据中国法律，此类/规定可能会受到承租人的质疑。/好的。/对了。/由管理人发出。/是的。/是的。/好的。/好的。/这是非常非常有趣的。/嗯，好吧，听着，当我们结束这次谈话时我/发现这里提出了不少独到见解/但也许只是总结一下，你能否让我们知道你如何看待海航重组，你知道的，/重组要多少时间才能完成，/包含与出租人等完成双边商业讨论等等？/我想最终还有一个很重要的问题。/嗯，你预计未来几周或几个月内/中国还会有其他破产申请吗？我想/有一些...我认为结果存在很大的不确定性，因为资产和债务之间存在/巨大的差距。//所以我认为这将在很大程度上取决于/策略投资者和特别是那些有能力的投资者/能否在不久的将来获得担保。/呃，这个案子在 2 月 10 日被接受。/因此，如果在 9 个月之内/并在 11 月 10 日之前，如果没有结构计划可以/提交投票，那么重组/流程将结束，然后程序将/转换为清算。/这对很多很多人来说将是一个非常悲伤的消息。//嗯/据我所知，我认为会有...将没有.../但近期没有航空公司破产案。/我想你可能已经观察到/COVID-19/几乎控制了整个中国，而且/政府和人民也做出了很多牺牲。/因此，国内...国内和这些国内航空/运输量已恢复到疫情之前的水平。/因此，出于这个原因，我想了/除了亚洲以外，/是的，我认为航空业正在复苏。/是的。/是的。/我认为，世界各地的许多其他航空公司都在一定程度上羡慕中国，/该行业和航空公司们能够从更大的国内市场上获利，/由于这病毒已在中国受到控制，/因此比许多其他国家地区有更多的自由行动自由。/所以，好的，那很好。/这是一个乐观的好消息来进入谈话尾声。/而且，再一次，非常感谢你。/真的，真的很有趣。/很高兴看到。/嗯，是的，非常感谢你。/希望我们的观众喜欢这次谈论。/如果你需要联系我或振丰，你可以找到我们的联系方式。/真的非常感谢你。/好的。/谢谢你。/再见。/嗯嗯。/