



德衡律师集团
DEHENG LAW GROUP

客户通讯 & 律师观点

金融业务中心 > 融资租赁与投资业务团队 主办

2016年8月19日 | 第2号

融资租赁与投资业务团队理论研讨

【研讨要点】

关于《中华人民共和国民用航空法（修订征求意见稿）》之反馈意见建议书函。

【研讨笔记】

一、关于民用航空器的登记

1、建议修改内容

现行条文	修订条文 (修订征求意见稿)	本所律师建议稿
<p>第十一条 民用航空器权利人应当就下列权利分别向国务院民用航空主管部门办理权利登记：</p> <p>（一）民用航空器所有权；</p> <p>（二）通过购买行为取得并占有民用航空器的权利；</p> <p>（三）根据租赁期限为六个月以上的租赁合同占有民用航空器的权利；</p> <p>（四）民用航空器抵押权。</p>		<p>第十一条 民用航空器权利人应当就下列权利分别向国务院民用航空主管部门办理权利登记：</p> <p>（一）民用航空器所有权；</p> <p>（二）通过购买行为取得并占有民用航空器的权利；</p> <p>（三）根据融资租赁合同、租赁期限为六个月以上的其他租赁合同占有民用航空器的权利；</p> <p>（四）民用航空器抵押权；</p> <p>（五）其他需要办理登记的权利。</p>

2、建议修改的理由：

（1）融资租赁合同与其他租赁合同

现行法第十一条第（三）项仅规定了“根据租赁期限为六个月以上的租赁合同占有民用航空器的权利”需要向民用航空器主管部门进行登记，根据本法第二十六条的规定，“租赁合同包括融资租赁合同和其他租赁合同”，故第十一条第（三）项规定了“租赁期限为六个月以上的租赁合同”

应包括融资租赁合同和其他租赁合同。

此外，本法第三十二条规定，“民用航空器的融资租赁和租赁期限为六个月以上的其他租赁，承租人应当就其对民用航空器的占有权向国务院民用航空器主管部门办理登记”，故该条规定了所有通过融资租赁方式取得占有权的承租人有登记的义务，不论租赁期限长短。

因此，为了保证前后条文的统一性和确保法律的严谨性，建议将第十一条第三项加入融资租赁合同的占有民用航空器的权利人也应当进行登记的规定，修订为“根据融资租赁合同、租赁期限为六个月以上的其他租赁占有民用航空器的权利”。

(2) 列举方式立法的弹性技术安排

现行法第三章“民用航空器的权利”中，除第十一条和第三十二条规定了需登记的权利外，第二十条亦规定了享有民用航空器优先权的债权人应当就其债权向国务院民用航空主管部门申请登记，由此表明现行法第十一条并未穷尽现有所列举的权利登记事宜。为了保障法律的严谨性、稳定性及适应未来航空行业的发展需要，建议第十一条增加兜底条款“（五）其他依法需要办理登记的权利”。

二、民用航空器优先权的定义

1、建议修改内容

现行条文	修订条文 (修订征求意见稿)	本所律师建议稿
第十八条 民用航空器优先权，是指债权人依照本法第十九条规定，向民用航空器所有人、承租人提出赔偿请求，对产生该赔偿请求的民用航空器具有优先受偿的权利。		第十八条 民用航空器优先权，是指债权人依照本法第十九条规定，向民用航空器所有人、承租人提出赔偿 债权 请求，对产生该赔偿 债权 请求的民用航空器具有优先受偿的权利。

2、建议修改的理由

现行法第十八条规定了民用航空器优先权为一种“赔偿请求”的优先受偿权，一般法律意义上“赔偿”是指一方对另一方造成损失、损伤、损坏或伤害的事后救济，且该损害是一方基于过错所导致。但现行法第十八条规定的优先权范围是救援、保管维护所产生的费用请求，应当属于无因管理之债，并不属于赔偿请求的范围，是一种非赔偿的债权给付请求。

此外，参照现行《海商法》第二十一条关于“船舶优先权”的定义“船舶优先权，是指海事请求人依照本法第二十二条的规定，向船舶所有人、光船承租人、船舶经营人提出海事请求，对产生该海事请求的船具有优先受偿的权利。”其中《海商法》第二十二条对具有船舶优先权的“海事请求”列举了包括劳动报酬给付请求、人身伤亡赔偿请求、海难救助费用的给付请求、税费的缴付请求等。

现行法规定的民用航空器优先权的本体权利，我们理解为各类给付请求权，而限于赔偿请求权。救援报酬、保管维护费用等给付请求亦不属于赔偿请求，应属于债权请求范畴。因此建议第十八条将“赔偿请求”改为“债权请求”。

三、民用航空器的占有和使用

1、建议修改内容

现行条文	修订条文 (修订征求意见稿)	本所律师建议稿
第二十九条 融资租赁期间，出租人不得干扰承租人依法占有、使用民用航空器；承租人应当适当地保管民用航空器，使之处于原交付时的状态，但是合理损耗和经出租人同意的对民用航空器的改变除外。		第二十九条 融资租赁期间，出租人不得干扰应当保证承租人对民用航空器的占有和使用；承租人应当适当地妥善保管、使用民用航空器，使之处于原交付时适航的状态，但经合理损耗和经出租人同意对民用航空器的改变除外。

2、建议修改的理由

现行法第二十九条规定了民用航空器融资租赁关系中出租人、承租人的权利义务，即“融资租赁期间，出租人不得干扰承租人依法占有、使用民用航空器；承租人应当适当地保管民用航空器，使之处于原交付时的状态，但是合理损耗和经出租人同意的对民用航空器的改变除外。”

第一，上述规定以法律禁止性的描述方式规定了出租人“不得干扰”承租人依法占有、使用民用航空器，“不得干扰”一词存在过度限定出租人的权利之嫌。根据意思自治原则，在实务中双方签订的融资租赁合同中，双方可以约定出租人有权在合同履行期间，在必要的限度内对承租人占有、使用民用航空器的行为进行合理监督，以确保航空器按照合同规定的用途被合理使用。若承租人未严格按照合同约定履行，将民用航空器用于融资租赁合同规定以外的用途，这将会损害出租人的利益。此外，《合同法》第二百四十五条关于对租赁物的占有和使用规定“出租人应当保证承租人对租赁物的占有和使用”。对此，为了维护法律的公正性以防止对平等民事主体间意思自治领域过度干预，建议将该条修订为“出租人应当保证承租人对民用航空器的占有和使用”。

第二，该条规定承租人适当的保管民用航空器，使之处于“原交付状态”，何为“原交付状态”语义界定不清。承租人在正常占有、使用民用航空器过程中会出现合理的损耗、磨损，尽管可以通过日常检查、保养、维修等方式确保航空器处于适航状态，但使民用航空器“处于原交付时的状态”会对承租人苛以较重的责任。根据民航局发布的《一般运行和飞行规则》关于航空器适航性要求，“航空器的所有权人或运营人对保持航空器的适航性状态负责，包括机体、发动机、螺旋桨及其安装设备的适航性。”相比“原交付状态”的认定，航空器适航性状态更具有现实意义和可操作性。此外，关于承租人在占有、使用航空器期间的保管义务的内容可以由双方协议约定。结合《合同法》第二百四十七条中规定的租赁物的保管、使用、维修：“承租人应当妥善保管、使用租赁物。承租人应当履行占有租赁物期间的维修义务。”对此，建议将该条修订为“融资租赁期间，出租人应当保证承租人对民用航空器的占有和使用；承租人应当妥善保管、使用民用航空器，使之处于适航的状态，但经出租人同意的对民用航空器的改变除外。”

四、民用航空器的返还

1、建议修改内容

现行条文	修订条文 (修订征求意见稿)	本所律师建议稿
第三十条 融资租赁期满，承租人应当将符合本		第三十条 融资租赁期满，承租人应当将符合本

现行条文	修订条文 (修订征求意见稿)	本所律师建议稿
法第二十九条规定状态的民用航空器退还出租人；但是，承租人依照合同行使购买民用航空器的权利或者为继续租赁而占有民用航空器的除外。		法第二十九条规定状态的民用航空器 退还返还 出租人；但是，承租人依照合同行使购买民用航空器的权利或者为继续租赁而占有民用航空器的除外。

2、建议修改的理由

现行法第三十条就“民用航空器退还出租人”进行了明确规定，一般意义上“退还”为“退回返还”的意思，“退”字在法律语境中通常为因标的物存在瑕疵或其他不符合双方约定的条件，致使一方以违约之由要求“退还”标的物至另一方，要求另一方采取补救措施或赔偿损失等。而在本条中融资租赁期满，合同履行完毕后，承租人所负有的责任为将标的物“返还”给出租人。为了保持法律用语的严谨性，建议将“退还”改为“返还”。

五、关于促进民用航空器融资租赁发展的建议

现行条文	修订条文 (修订征求意见稿)	本所律师建议稿
第四条 国家扶持民用航空事业的发展，鼓励和支持发展民用航空的科学研究和教育事业，提高民用航空科学技术水平。国家扶持民用航空器制造业的发展，为民用航空活动提供安全、先进、经济、适用的民用航空器。	第四条 国家扶持和促进民用航空事业的发展，建立健全促进民用航空发展的综合协调机制。 国家编制民用航空发展规划，与国民经济和社会发展规划、综合交通运输规划相衔接。 国家通过设立政府性基金或者以其他方式筹集资金，专项用于发展民用航空事业。 国家鼓励和支持民用航空领域军民融合发展。	第四条 国家扶持和促进民用航空事业的发展，建立健全促进民用航空发展的综合协调机制。 国家编制民用航空发展规划，与国民经济和社会发展规划、综合交通运输规划相衔接。 国家通过设立政府性基金或者以其他方式筹集资金，专项用于发展民用航空事业。 国家鼓励民用航空金融创新，充分发挥融资租赁等金融手段促进社会资金在民用航空业发展中的优化配置。 国家鼓励和支持民用航空领域军民融合发展。

民用航空器融资租赁业务是融资性租赁的一个重要的业务分支，具有融资、担保和使用功能，涉及大额资金的长期融通。民用航空器融资租赁可以使航空器承租人得到加速折旧和节税的好处，其实质是出租人为支付民用航空器价款而向承租人提供资金融通。飞机融资租赁对发展民用航空业

有着重要的推动作用。当前，国家层面和自贸区层面都分别为发展飞机租赁业务推出了一系列的利好政策。

但现行法第三章“民用航空器权利”第四节“民用航空器租赁”仅八个法律条文对民用航空器租赁进行了规范，远不能满足当前民用航空器融资租赁的实际需求。因此我们建议从法律原则、制度层面立法，以促进民航发展，建议在明确政府规划与政府资金支持（修订征求意见稿第四条第二款和第三款）的同时，鼓励民用航空金融创新，通过充分发挥融资租赁等金融手段促进社会资金在民航发展中的市场配置作用，通过市场方式实现资金、资源的优化配置。

因此，建议在修订征求意见稿第四条中增加条款“国家鼓励民用航空金融创新，充分发挥融资租赁等金融手段促进社会资金在民用航空业发展中的优化配置”。

如对本客户通讯有任何疑问，请联络下列任一作者或您通常联系的集团律师。

曹 岩
caoyan@deheng.com
18601714889
上 海

陈静静
chenjingjing@deheng.com
18800180787
上 海

燕大录
yandalu@deheng.com
13621741126
上 海

您也可能对以下话题感兴趣：

[我国无人机法律制度研究；民用航空器的融资租赁.....](#)

本文是德衡律师集团向客户及其他友好各方提供的法律通讯。本文所载信息不应被诠释为律师意见。如果您需要关于上述事宜的进一步分析或说明，请联络您最通常联系的律师。欲获取此通讯，请通过 <http://www.deheng.com.cn/ywly/>，查找本团队专栏，订阅本通讯。我们将定期向您发送。