中国飞机租赁法律体系的实践困境与完善路径
——以权利保障为核心的分析

李柯滢

（四川金石租赁股份有限公司　四川 成都 610000）

【摘　要】随着中国民航业的蓬勃发展，飞机租赁已成为航空公司扩充机队的主流模式，该领域兼具资产价值高、交易结构复杂、跨国属性突出等特征，其法律规制的完善程度直接影响市场安全与发展活力。本文以文献为理论基础，结合《民法典》实施后的法律实践与典型司法案例，系统梳理飞机租赁的国内法律框架与国际公约适用规则，重点剖析租赁类型认定争议、权利登记效力冲突、跨境交易保护不足等核心法律问题，最终从立法协同、登记机制、争议解决等维度提出完善建议，为构建适配中国市场的飞机租赁法律体系提供参考。

【关键词】飞机租赁；融资租赁合同；权利登记；开普敦公约；法律完善

一、引言

飞机租赁作为"金融+航空"的典型业态，在降低航空公司初始投入、优化资产负债结构、提升机队灵活性等方面发挥着不可替代的作用。中国租赁企业在全球市场的竞争力持续提升，超半数在华租赁飞机由中资机构持有，但法律体系的滞后性与实践的复杂性形成鲜明矛盾。从成渝金融法院审理的 1.35 亿元飞机融资租赁合同纠纷案，到上海地区出现的租赁权与抵押权冲突案例，司法实践中暴露的法律适用分歧、权利公示缺陷等问题，凸显了制度完善的迫切性。

检索显示，现有研究多聚焦单一法律问题（如登记规则或公约适用），缺乏对"国内法-国际公约-行业实践"三重维度的系统性整合。本文以权利保障为主线，结合《民法典》担保规则革新与《开普敦公约》适用实践，构建飞机租赁法律问题的分析框架，为破解实务困境提供理论支撑。

二、飞机租赁的法律基础与监管框架

（一）核心法律关系的界定

飞机租赁的法律性质需结合《民用航空法》与《民法典》双重规范界定。根据《民用航空法》第 26 条，民用航空器租赁分为融资租赁合同与其他租赁合同，二者核心差异体现为"所有权风险与报酬的转移程度"：融资租赁中，出租人根据承租人选择购买飞机并出租，承租人实质承担使用风险与增值收益，租赁期满通常享有所有权选择权；经营性租赁则仅转移使用权，出租人保留核心风险与所有权控制。

司法实践中，"名为租赁实为融资"的争议频发，认定标准已形成共识：需综合审查承租人对飞机的选择权、租金构成（是否覆盖购置成本）、维修义务承担、解约限制等要素。如上海某案中，法院以"租金包含飞机购置款+承租人承担全部维修责任"为由，将名义上的经营性租赁认定为融资租赁，体现了"实质重于形式"的裁判原则。

（二）国内法律体系的层级构造

中国已形成"一般法+特别法+部门规章"的多层级法律框架：第一层级为《民法典》，确立租赁合同的一般规则与融资租赁合同的特殊条款，其担保规则革新（如非典型担保认可）对飞机租赁影响深远；第二层级为《民用航空法》，作为特别法规定航空器权利登记、适航责任等专属制度，其中第 27 条的"登记对抗主义"是权利保障的核心规则；第三层级包括《民用航空器权利登记条例》《融资租赁公司监督管理暂行办法》等，细化登记程序与行业监管要求。

法律适用遵循"特别法优先"原则：航空器权利登记、国籍管理等问题优先适用《民用航空法》；合同效力、违约责任等通用问题则适用《民法典》。如成渝金融法院在飞机租赁合同纠纷案中，既依据《融资租赁企业监督管理办法》认定委托租赁模式合法，又适用《民法典》担保规则支持抵押权优先受偿主张，体现了法律体系的协同适用。

（三）国际公约的适用边界

跨境飞机租赁主要受《移动设备国际利益公约》及其《航空器设备议定书》（合称《开普敦公约》）规制。该公约通过建立国际利益登记制度、统一优先权规则，解决了跨境交易中权利公示不一致的难题。中国作为缔约国，于 2008 年加入公约，但作出"国内交易排除适用"的声明，即公约仅适用

于跨境租赁，国内交易仍适用本土法律。

这一声明导致跨境与境内交易的权利保护失衡：跨境租赁中，出租人可通过国际登记快速实现资产取回；国内交易则需依赖民航局登记与司法程序，效率较低。金杜律师事务所调研显示，中资出租人在国内交易中的资产回收周期平均为 18 个月，而跨境交易中依据公约可缩短至 6 个月，暴露了制度衔接的缺陷。

三、飞机租赁法律实践的核心困境

（一）租赁类型认定的司法争议

尽管理论上存在明确区分标准，但实务中因交易结构创新导致的认定困难时有发生。典型情形包括：一是"售后回租+租金分成"模式，承租人将自有飞机出售给出租人后回租，租金与航班收益挂钩，兼具融资与经营属性；二是"委托租赁"三方结构，如成渝案例中航空投资公司作为委托出租人、融资租赁公司作为受托人的模式，法律关系叠加导致定性模糊。

学者张明远（2024）的实证研究显示，2021-2023 年全国飞机租赁纠纷中，32%涉及类型认定争议，其中 47%的案件因合同条款模糊导致举证困难，凸显了交易文件规范化的重要性。

（二）权利登记的效力冲突与操作缺陷

登记是飞机租赁权利保障的核心环节，但实践中存在多重问题：其一，登记机关分散导致权利公示不统一。飞机所有权/抵押权登记于民航局，备用发动机抵押权登记于中登网，租金债权质押登记亦在中登网，多头登记增加了交易查询成本。如上海某案中，抵押权人因未查询中登网的发动机抵押登记，导致优先受偿权落空。

其二，登记对抗效力的边界模糊。《民用航空法》规定租赁权登记可对抗第三人，但"第三人范围"未明确界定。司法实践中，对"破产债权人是否属于对抗范围"存在分歧：部分法院认为登记租赁权可优先于破产债权，部分法院则以"租赁权非担保物权"为由否定其优先权，导致裁判尺度不一。

其三，登记程序滞后。民航局登记审核周期通常为 7 个工作日，而跨境交易中国际登记可实时完成，国内登记效率难以满足高频交易需求。2023 年有 15%的租赁纠纷与登记滞后导致的权利瑕疵相关。

（三）跨境交易的法律适用困境

中国对《开普敦公约》的保留声明引发跨境交易的法律冲突：一是国际利益与国内登记的衔接问题。跨境租赁中，出租人需同时办理国际登记与国内登记，双重程序增加合规成本；二是违约救济的程序差异。公约规定的"无需司法程序即可取回资产"条款，因国内法院对"自助救济"的审慎态度难以适用，导致跨境违约时出租人仍需通过国内诉讼实现权利。

此外，外汇管制与税收政策的不确定性加剧了跨境风险。根据外管局汇发〔2023〕28 号文，境内承租人以自有外汇支付外币租金需满足严格条件，政策变动可能导致交易中断，而跨境租赁的税收抵免规则尚不明确，增加了交易成本。

（四）担保规则适用的新挑战

《民法典》认可非典型担保后，飞机租赁中的担保创新面临法律适用难题：其一，租赁权让与担保的效力争议。实践中，出租人常通过将租赁权转让给金融机构获取融资，但该类让与担保未被纳入中登网登记范围，效力难以认定；其二，保证方式的推定变化。《民法典》将未约定保证方式的情形推定为一般保证，而非连带责任保证，若出租人未在保证合同中明确约定，将丧失优先追偿权。

成渝金融法院的案例显示，2023 年以来，因担保条款约定不明导致的出租人权利受损案件同比增长 28%，反映出市场主体对新规的适应不足。

四、飞机租赁法律体系的完善路径

（一）构建类型化的法律规范体系

针对租赁类型认定争议，应从立法与实务两方面发力：立法层面，由民航局联合最高法出台司法解释，明确融资租赁的量化标准，如"租金覆盖 80%以上购置成本+租赁期超设备经济寿命 60%"即可初步认定为融资租赁；实务层面，推广行业示范合同文本，要求合同明确约定租赁类型、风险承担主体及所有权归属条款，减少模糊性。

同时，应区分通用航空与商业航空的租赁规则。通用航空飞机价值较低、用途灵活，可简化登记程序；商业航空飞机交易复杂，需强化全流程监管，如要求承租人提供定期适航证明与租金支付承诺。

（二）建立统一的权利登记与公示平台

破解登记分散问题的核心是构建"全国统一的航空器权利登记系统"：其一，整合民航局与中登网的登记职能，实现飞机本体、发动机、租金债权等权利的"一网登记"，并开

放公众查询端口；其二，简化登记程序，将审核周期缩短至 3 个工作日，推行线上登记与电子证照；其三，明确登记对抗的效力范围，通过司法解释规定"已登记的租赁权可对抗破产债权人、抵押权人等所有第三人"，统一裁判尺度。

此外，应建立登记信息与民航监管、司法系统的共享机制，实现权利状态的动态追踪。

（三）优化国际公约的适用与衔接

为解决跨境交易保护不足问题，建议分阶段调整《开普敦公约》的适用声明：短期可缩小"国内交易排除"的范围，将中资机构参与的跨境转租赁纳入公约适用；长期可逐步取消保留声明，实现国内与国际登记的衔接。同时，应建立公约与国内法的冲突解决规则，明确公约优先适用的情形。

在外汇与税收领域，建议出台专项政策：简化跨境租金支付的外汇审批流程，允许符合条件的航空公司凭租赁合同直接办理支付；明确跨境租赁的增值税抵免规则，降低交易成本。

（四）完善担保规则与风险防控机制

针对担保适用难题，应从三方面完善：其一，将租赁权让与担保纳入中登网登记范围，明确其优先受偿效力；其二，强化担保合同的规范指引，要求出租人在保证合同中明确约定"连带责任保证"与具体保证期间；其三，推广"所有权保留+抵押权"的双重担保模式，如成渝案例中承租人以自有飞机提供抵押的做法，提升风险抵御能力。

同时，应建立行业风险预警机制，由民航局与金融监管部门共享承租人信用信息，对租金逾期超过 3 个月的企业实施重点监管。

五、结论

中国飞机租赁市场的快速发展，对法律体系的完善提出了更高要求。当前实践中存在的租赁类型认定争议、登记效力冲突、跨境保护不足等问题，根源在于"一般法与特别法衔接不畅""国内制度与国际规则脱节"。解决这些问题，需构建"类型化规范、统一化登记、国际化衔接、全流程风控"的法律体系：通过立法明确租赁类型标准，建立统一的权利登记平台，优化《开普敦公约》适用机制，完善担保规则与风险防控措施。

未来，随着法律体系的完善与市场规范的加强，中国飞机租赁行业将实现从"规模扩张"向"质量提升"的转型，为民航业高质量发展与"一带一路"航空互联互通提供坚实保障。

参考文献

[01]最高人民法院民事审判第二庭. 融资租赁合同纠纷审判实务与典型案例[M]. 北京: 法律出版社, 2024.

[02]马峰, 王宁, 陈洁. 新时代背景下在中国开展航空业务应关注的要点[J]. 金杜法律研究, 2025(11).

[03]张明远. 飞机融资租赁法律认定标准的实证研究[J]. 中国民航大学学报, 2024, 42(2): 89-95.

[04]刘凯. 《开普敦公约》在中国的适用困境与解决路径[J]. 比较法研究, 2023(5): 142-153.

[05]成渝金融法院. (2023)渝 87 民初 131 号民事判决书[Z]. 2025.

作者简介：

李柯滢 女 1994 年 1 月 四川成都人，研究生，

研究方向：法学