



普华永道

# 航空内望

普华永道航空简讯，2021年10月

## 本刊主要内容如下：

中国十四五开局年：航空金融政策抢先看 ..... 01

更新：航空金融团体将如何受到爱尔兰新利息限制规则的影响？ ..... 05

拥抱航空业在 ESG与气候变化中的风险与机遇 ..... 08

中华人民共和国民法典对融资及租赁交易的影响 ..... 11

普华永道中国航空金融创新实验室落地临港 ..... 15

# 中国十四五开局年：航空金融政策抢先看



**赵祺**  
航空融资及租赁  
高级经理  
普华永道香港



**王珊珊**  
高级律师  
瑞栢律师事务所\*



**傅瑾**  
税务合伙人  
普华永道中国



**梁嘉辉**  
资产融资和租赁  
税务部合伙人  
普华永道香港



## 背景

2021年是中国第十四个五年规划的开局之年，在中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划（2021 - 2025年）和2035年远景目标纲要（以下简称“十四五规划纲要”）这个国家层面发展蓝图的指引下，中国各级政府正在积极推动各地方和各部门十四五规划的制定工作。

本文将目光聚焦于航空金融产业，来看看航空金融产业在中国各地的十四五规划中如何被谋篇布局，我们也借此机会概要的回顾梳理一下现有的中国各地主要的航空金融产业政策。熟悉中国航空金融产业的人士一定了解中国内地航空金融产业聚集地分散（参见地

图），各地发展的起点和规模也不尽相同，目前绝大多数的政策主要针对以中国承租人为市场的保税租赁结构（该业务结构的简要介绍可以参见我们上一期的刊文《将老旧飞机从中国内地转移至香港》）。本文我们将先挑选几个代表性的产业聚集地（天津东疆，上海临港，广州南沙和海南）与各位读者分享。

## 天津东疆

### 关于天津东疆

天津东疆保税港区（以下简称“天津东疆”）的租赁业务在近十多年来从无到有、从小到大，现已成长为中国内地最主要的、规模最大的租赁企业和资产聚集区。多年来也始终保持着其在融资租赁领域的全国领跑地位。天津东疆的持续强劲发展离不开已经实施的便利政策。



## 现行航空金融行业主要相关政策

- 自2015年8月国家外汇管理局批复天津东疆开展经营性租赁可以收取外币租金以来，天津东疆成为中国内地第一个可以使用该政策的地区。
- 天津东疆的融资租赁公司下设注册在天津东疆的项目公司可以共享母公司拥有的外债额度，提升了在实际操作中项目公司可以借取外债的额度。
- 2018年以来，天津东疆已与全国十余地海关签署了“联合监管”备忘录，支持航空公司进口租赁飞机直接从航空公司所在地进境，优化进口租赁飞机引进流程、较大节省了调机人力及费用成本。此外，天津东疆也将大型租赁设备异地监管范围拓展到发动机、模拟机等高价值航材。

## 航空金融行业相关政策发展方向

在天津市委发布的天津市“十四五”规划和2035年远景目标建议中提到，天津承担着推进京津冀协同发展、服务“一带一路”建设等重大国家战略任务，独特的区位、产业、港口、交通等优势为天津的发展带来难得的历史性机遇，未来天津的航空产业也将会在以下方面突破创新：

- 在构建投资、贸易、金融、人员、数据、运输等要素跨境自由流动制度政策体系上，将对标国际一流自由贸易港（区）和高标准国际经贸规则，将有不创新的改革示范探索；
- 作为北方航运中心和融资租赁聚集区，保税研发、保税维修等国际贸易业态也有大力发展；离岸和跨境等金融创新业务也将伴随市场的需求逐步落地。

## 上海临港

### 关于上海临港

中国（上海）自由贸易试验区临港新片区位于上海东南，北临浦东国际机场，南接全球集装箱吞吐量第一大港 - 洋山国际枢纽港。未来将作为杭州湾“海上大通道”北端，位于苏浙沪沿海大通道中段，成为长三角大湾区重要的枢纽节点。

### 现行航空金融行业主要相关政策

- 重点企业以融资租赁方式通过区内进口的飞机、船舶、大型海工装备及生产设备，可不实际进出区，海关予以保税监管，实施由属地海关异地监管模式。
- 允许区内注册的融资租赁企业开展经营性租赁业务以外币形式收取租金。
- 符合条件的试点企业只需在其自身额度内办理一次外债登记，无需逐笔办理签约、提款、变更、注销登记；也可以在一次性外债登记额度内多次借用外债，循环使用外债资金；并且可以向不同的境外主体借债。
- 允许在区内注册的融资租赁母公司和子公司共享外债额度。
- 对在区内新设的飞机、船舶、大型设备融资租赁项目公司（SPV），根据其年度综合贡献给予奖励。

## 航空金融行业相关政策发展方向

上海正在进一步推进沪港船舶飞机租赁行业加强资本及金融市场合作。包括：

- 鼓励上海重点融资租赁公司通过香港的银行等金融机构拓宽融资渠道。
- 以飞机船舶租赁业务为突破口，积极探索沪港两地在外汇交易、托管、结算等方面互联互通的创新举措，探索建立沪港外汇管理绿色通道，打造“沪港”金融合作新亮点。
- 上海自贸试验区临港新片区已经设立包括航运产业发展基金的多个产业发展基金，伴随后疫情时代全球航空运输业的复苏，充分利用香港连同境内境外两个市场的优势，设立专业化产业投资基金，打造融资租赁业集聚发展高地。





## 广州南沙

### 关于广州南沙

广州南沙即中国（广东）自贸试验区南沙新片区亦是广东省省会广州市最南部的一个行政区与深圳市和中山市接壤，其位于粤港澳大湾区的地理中心。广州南沙距香港市中心高铁车程约30分钟，船程约80分钟（至香港机场约60分钟），待深中通道建成通车后（预计2024年）广州南沙至深圳宝安机场的车程将由现在的60分钟可缩短至约20分钟。

### 现行航空金融行业主要相关政策

- 虽然广州白云机场并不位于广州南沙自贸试验区内，但是通过广州南沙和广州白云机场海关的异地申报和监管联动机制可以实现飞机在广州南沙的保税进口。
- 针对在区内开展航空金融产业的平台公司和项目公司有一系列的财政奖励和扶持。
- 融资租赁企业增值税可以按季度申报（通常为月度申报）。

### 航空金融行业相关政策发展方向

在中国（广东）自由贸易试验区发展“十四五”规划中我们了解到广东自由贸易试验区提出了着力发展特色金融产业 - 着力发展科技金融、航运金融、融资租赁等特色金融，携手港澳建设全球飞机租赁中心的目标。

虽然在“十四五”规划（征求意见稿）的政策制度创新事项清单中提及的包括“争取区内融资租赁公司与香港企业开展飞机租赁转租业务免征预提所得税”在内的所有政策制度创新事项均未在最终的规划中予以明确，但是依托粤港澳大湾区融合发展的战略契机，以及穗港深度合作进一步举措的推动，例如今年四月成立的广州南沙粤港合作咨询委员会（全国政协副主席梁振英先生倡议并担任顾问），我们依旧对为促进穗港两地在航空金融领域融合协同发展的政策创新和突破充满了期待。



“十四五”规划征求意见稿



## 海南自由贸易港

### 关于海南自由贸易港

海南（中国的第二大岛亦是中国最大的经济特区）是中国唯一完全位于热带的省份，其热度不仅来自于自然气候，自海南在2018年被批准设立为自由贸易港后以及近期相伴出台的包括《海南自由贸易港建设总体方案》等一系列新的政策发展指引和制度更是掀起了海南的一股投资热潮。

### 航空金融行业主要现行相关政策和方向

海南主要承载航空金融产业的平台是位于海南省省会海口市的江东新区（海口美兰机场位于区内）以及位于海南西北部洋浦半岛的洋浦经济开发区。虽然海南的航空金融产业发展起步时间相对较晚，但是一些近期出台的航空金融相关的政策亦不乏海南“特色”，有助于推动航空金融产业在当地的发展，这些政策包括

- 对注册在海南自由贸易港并实质性运营的鼓励类产业企业，按15%征收企业所得税。
- 对于海南岛内进口用于交通运输、旅游业的船舶、航空器运营交通工具、实行“零关税”正面清单管理，对实行“零关税”清单管理的货物及物品，免征进口关税，进口环节增值税和消费税。

此外，我们也期待可以看到在海南省的十四五规划纲要中被提及的“推动飞机贸易的发展”以及“取消飞机境外融资限制”如何在具体政策举措层面被进一步制定和实践。

## 我们的观察和结语

我们不难看出航空金融产业作为中国航空业崛起一个不可或缺的辅助环节以及一个特色的金融产业，在中国各地十四五规划中被以不同的笔墨所提及，其中也不乏一些值得期待的战略布局方向和政策创新突破方向，包括：

- 天津东疆推动离岸租赁的发展
- 沪港两地就航空金融领域的深度合作
- 广州南沙和香港转租赁结构中预提所得税的免征
- 海南促进飞机贸易发展的具体政策

我们期待航空金融产业在中国的十四五期间百花齐放，为投资者营造出更为开放，自由和便利的营商环境。



## 更新：航空金融团体将如何受到爱尔兰新利息限制规则的影响？



**Brian Leonard**

合伙人  
航空金融部  
普华永道爱尔兰



**John Neary**

高级经理  
航空金融和租赁税务  
普华永道香港



随着爱尔兰财政部（下称“财政部”）公布有关实施利息抵免限制规则（Interest Limitation Rule）的第二份反馈报告（“《七月声明》”），关于该规则的第二个咨询期已于二零二一年七月开启。

简要回顾一下，利息抵免限制规则要求欧盟成员国采用固定的利息税前抵免比率，将公司允许在税前抵扣的利息净额控制在公司息税折旧摊销前利润的30%以内。新规将于二零二二年一月一日起在爱尔兰生效。

在于二零二一年第一季度进行的第一个咨询期内，普华永道爱尔兰税务团队和普华永道爱尔兰航空金融团队都为二零二零年十二月的反馈报告（“《十二月声明》”）提供了反馈，并协助 Aircraft Leasing Ireland以行业名义对《十二月声明》提出了反馈。

《七月声明》回应了各方提交给财政部的各种意见，同时也根据各方意见对拟定的利息抵免限制规则条款做出了一定补充和修改。

### 有许多积极回应

首先值得注意的是，《七月声明》中有许多积极的方面，普华永道航空金融组以及 Aircraft Leasing Ireland递交的反馈中提到的许多航空行业关心的问题也都在《七月声明》中得到回应。其中，我们很高兴看到《七月声明》同时采用了“权益比率规则”和“集团比率规

则”，为受影响的集团提供了降低利息抵免限制规则影响的灵活性。

然而，某些关键领域的问题尚未得到解决。因此，第二个咨询期对于确保最终立法对这些问题给予合理的考量至关重要。

在本期中，我们针对《七月声明》中的一些关键问题分享我们的观点。

### 租赁租金中隐含的利息

正如我们在上一次关于利息抵免限制规则的见解中详述（上一次航空简讯），《七月声明》中尚未对航空金融业较为关心的关键词“利息等价物”的含义做出具体说明。

在迄今为止的整个咨询过程，包括之前针对《十二月声明》提交的各种反馈意见中，航空行业利益相关者一直认为“利息等价物”的定义对于飞机出租商至关重要。业界认为从事飞机租赁业务的出租人所获得的部分经营性租金收入（即隐含利息部分）也应被视为“利息等价物”。

虽然《七月声明》“利息等价物”的定义很广泛，应有机会按照有利于对行业的方式解读，但考虑到这个问题对行业的重要性和出租人对确定性的需求，行业在最近的咨询期间再次要求制定解决这个问题的具体立法，或者在没有立法的情况下，对这个问题进行明确的指导。



航空内望五月刊





### 集团扣除计算比率可提升潜在抵扣的利息金额

《七月声明》传递的一个积极的信号是，其表明“权益比率规则”和“集团比率规则”均有可能被采纳。权益或集团比率规则可能使作为合并会计集团成员的纳税人能够扣除超过息税折旧摊销前利润的30%限制的利息支出，在以下两种情况下有可能可以实现全部扣除：

- 纳税人的权益与总资产比率不低于合并纳税集团该相同比例水平的2%；或
- 在合并纳税集团层面，支付给第三方的利息支出与息税折旧摊销前利润的比率高于纳税人自身的该比例。

我们预计，采用权益比率和集团比率将对许多独立的飞机租赁集团和其他一系列集团有很大益处。

### 实际困难

然而，为了应用这两个比率中的任何一个，纳税人需要为相关实体（或集团，如果纳税人打算在集团层面上应用这些规则）准备与母公司实体的会计基础相同的账目。许多集团中的爱尔兰实体（或为此目的而合并的爱尔兰集团）可能没有现成的按照与母公司相同的会计基础编制的账目。这些规则的实际应用可能会为一些纳税人带来大量额外的行政工作，纳税人需要权衡这项工作所涉及的时间和成本与潜在的利益。

纳税人现在应该审查他们的爱尔兰租赁结构，并初步评估采用这些比率是否会对其带来益处。如果是的话，他们应考虑持续准备相关本地账目来适用这些比率的可行性。

### 名义上本地集团——按单一纳税人处理

《七月声明》中包括了以爱尔兰本地纳税集团为单位适用利息抵免限制规则的框架，也为单个实体选择离开上述纳税集团提供了选项。对于航空金融业来说，采用名义上本地集团的方法可能被很多从业者青睐，因为如果在每个实体的基础上应用利息抵免限制规则将会带来巨大的行政挑战，并有可能增加集团的最终税收成本。

普华永道爱尔兰对名义上本地集团这一选项表示欢迎，同时，我们也提出了灵活定义本地集团的要求。目前，利息抵免限制规则下本地集团的范围仅包括那些可落入同一爱尔兰税收损失集团的实体。考虑到航空金融业中普遍存在的各种因商业考量而带来的结构问题，我们已提出了扩大本地集团的定义的请求，以涵盖包括在全球合并会计集团中的任何爱尔兰实体，同时也允许同一集团中形成多个利息抵免限制规则下的本地集团以满足部分特殊商业架构的需求。

### 豁免“遗留债务”

《七月声明》对于关于将二零一六年六月十七日之前签订的贷款排除在利息抵免限制规则之外的相关规定作出了积极的修改。

在《十二月声明》中，对于遗留债务的豁免可能只适用于在二零一六年六月十七日之前已经放款的部分，即使在该日期之前的贷款中已经商定了更高的贷款本金，在该日期前未放款的部分可能仍不适用豁免。这项规定现在已经被删除。修订后的定义减轻了对豁免的实际应用的一些担忧。然而，某些形式的债务仍然存在不确定性，特别是具有循环功能的贷款。我们已经在提交给财政部的反馈中寻求对这一问题以及其他有关定义的解释，同时，我们也提出了为循环贷款设立为期12年的落日条款的建议，一方面舒缓财务部对贷款无限循环的担忧，另一方面也为纳税人提供一段时间的确定性。

## 计算方面的问题

《七月声明》彻底修改了《十二月声明》中提出的计算超额借款成本费用以及适用利息抵免限制规则的方法。

虽然我们对于新计算方法中的部分内容还在寻求进一步解释，但我们对于修订后的方法表示欢迎。新方法不但更加简单，而且还取消了上一版本中让业界较为担忧的限制扣除的利息将在CASE IV下直接征税而不能抵免的这一机制。财政部在这方面的回应亦证明了咨询过程可以带来的收益。

## 关键信息

在四月份发布的洞察中，我们强调了在剩余有限时间内评估利息抵免限制规则的潜在影响，并探索降低其可能对您的集团带来的负面影响的解决措施的重要性。

现在距离规则的实施只有四个月的时间。大多数航空金融集团在这个阶段已经进行了初步评估，并随着财政部陆续提供更清晰的指引而不断完善他们对于利息抵免限制规则的评估结果。如果您的集团还没有完成这一步骤，那么在规则实施前采取相关行动的剩余时间已经非常有限。

《七月声明》中提供的细节有助于对大多数飞机租赁集团就关键问题和潜在的例外/豁免进行专项评估。普华永道爱尔兰可以协助您进行这些评估，并且若有需求，普华永道爱尔兰可利用我们自己开发的利息抵免限制规则分析工具，以直观和互动的方式更好地说明利息抵免限制规则对您集团的公司税收状况的潜在影响。若有问题，欢迎联系普华永道中国或爱尔兰航空金融团队讨论。



## 拥抱航空业在 ESG与气候变化中的风险与机遇



蔡晓颖

ESG可持续发展主  
管合伙人  
普华永道中国



金以文

合伙人  
会计专业咨询服务  
普华永道中国



郑鑫宇

经理  
会计专业咨询服务  
普华永道中国

ESG（环境、社会、与治理），尤其是气候变化确实是近来的热门话题。

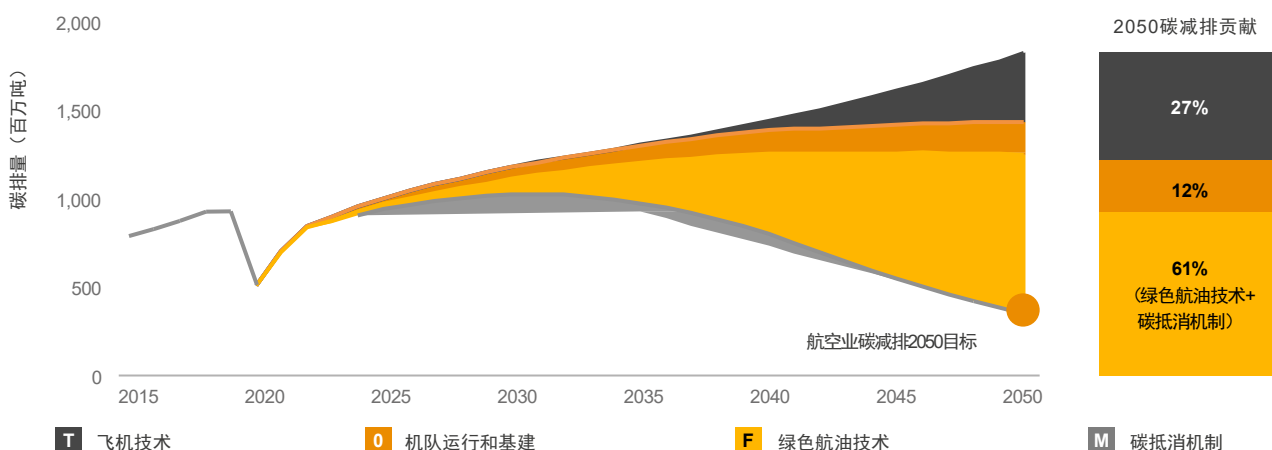
全球各国正在加紧它们有关应对气候变化的行动和承诺。航空业本身的性质就是跨司法管辖区的，可能会受到许多气候法规的约束。

数周前欧盟委员会推出了「Fit for 55」的一套旨在 2030 年将碳排放量减少 55% 的提案。该提案的一个重点是要求燃料的可持续航空燃料供货商为所有从欧盟起飞的航空公司提供可持续航空燃料。该要求从 2025 年的 2% 开始，到 2030 年达到 5%，再到 2040 年达到 32%，最后到 2050 年达到 64%。这是一项雄心勃勃的政策提案，将影响航空公司和利益相关者未来采购 SAF 的方式。随着越来越多的政府要求航空公司使用可持续航空燃料，这也可能在全球范围内掀起使用可持续航空燃料的先河。

在亚洲，中国期待已久的「全球最大」的排放交易体系已于 7 月中旬开始交易。中国排放交易体系将成为帮助中国在 2060 年实现脱碳和净零排放的一项关键举措。该 ETS 最初只覆盖能源行业，预计在不久的将来将伸展至国内航空行业。

这些额外的地区/国内法规补充了国际民用航空组织 (ICAO) 几年前采纳的国际空运碳抵销与减排计划。国际空运碳抵销与减排计划涵盖了所有航空公司和国际排放，并要求所有航空公司共同将碳排放限制在 2020 年的水平（所谓的“碳中和增长”）。如果总排放量高于 2020 年的水平，航空公司将需要购买 SAF 或碳抵销额来补偿排放量。<sup>1</sup>

这些新的和即将出台的政策可能会改变航空公司的营运模式，并将需要一种新的方法来应对这种不断变化的局面。



资料来源：航空运输行动组织-1



鉴于航空业在ESG与气候变化相关的风险和机遇，普华永道希望分享以下洞察：

### 一、良好的ESG信息披露直接影响信用评级

航空业是一个严重依赖信贷的行业。一直以来，贷款方在评估公司信用时，一直关注其信誉。然而，越来越多的国内外评级机构已经将ESG因素纳入信用评级中，在与国际ESG信用评级基本原则保持一致性的前提下，充分考虑中国特色，将不同管理模式企业治理风险指标进行调整，构建国内ESG信用评级体系，建立具有针对性且更为全面的ESG评估指标。

将ESG因素纳入信用评级可以帮助投资者关注企业的可持续性，可以更好地管理风险，提升投资回报。在评估投资标的是否具有长期盈利能力时，投资者应关注评级机构对公司的ESG评级。

良好的ESG信用评级可以帮助企业提升社会影响力，降低企业融资成本。因此，企业可以通过了解ESG信用评级方法及提升ESG信息披露表现等方式，力求提升信用评级。

### 二、航空业碳减排目标实现的进程与举措

与其他运输部门不同，由于可用的替代技术有限，航空业去碳化尤其具有挑战性。2020年9月，航空运输行动小组 (ATAG) 发布Waypoint 2050行动指南，其中概述了航空业争取在2060年或2065年实现全球民航业零净碳排放目标的潜在路径。Waypoint 2050行动指南主要包括几项措施：

**飞机技术：**通过提升喷气式发动机效率，以及实现从起落架到驾驶舱控制系统等其它飞机组件乃至飞机本身的电气化，获得其燃油消耗与排放收益。航空公司应该参与技术讨论并接受技术变革，在必要时调整机队组成。然而，仅靠技术和运营本身不太可能实现脱碳目标，需要使用SAF或碳抵消来补充。

**可持续航空燃料：**由于对能量密集型燃料的要求，可持续航空燃料是现在和未来为航空业去碳化的主要途径之一。中石油等能源企业都纷纷投入研发，但较高的经济成本是阻碍其商业化的绊脚石。因此，如果没有激励措施或与价值链上的其他利益相关者建立伙伴关系，可持

续航空燃料短期内难以实现经济效益。为了达到减少碳排放的目的，可持续航空燃料必须通过持续的技术发展和政策支持显著地扩大规模。

**碳抵消：**从市场上购买减排证书可以发挥重要的作用。碳排放配额的价格确实会随着时间的推移而显著变化，公司应提前监控或考虑一些风险管理方法，如提前对冲他们某些碳排放。



### 三、在国内和国际碳目标不断增加的背景下，企业要尽早领先于气候监管的要求。

在“碳达峰、碳中和”目标的大趋势下，完善低碳管理、加强碳减排将是企业运营过程中必须要面对的问题，与企业生产活动相关的利益相关方（如监管、投资者、供应链以及消费者等）对碳信息的披露也有要求。基于此，航空公司可能需要收集越来越细的数据，并需要新的程序来准确地测量和报告排放情况。

除了数据和系统，航空公司还希望建立内部能力，以应对气候法规。采购、财务和高级领导层将需要参与进来，更好地了解他们各自的角色和责任，以确保积极主动地监测和发展合规的途径。

领先于法规使航空公司能够确定最有效的方法来满足监管要求，并确定改进的领域和节省法规成本的潜力，以及减少因不遵守法规而受到处罚的风险。

### 四、航空业发展与碳排放控制的平衡

我国航空业处于快速发展阶段，因此碳排放预计将继续大幅增加，促进航空业可持续发展，需考虑行业发展与碳排放的平衡。航空业除了在国家整体部署下，拟定行业碳排放统计、检测、报告和配额分配相关制度，促进全国碳交易市场的建设外，还可以从以下方面进一步促进可持续发展：

- 通过政策激励和授权，促进研发并支持可持续航空燃料的应用为可在国内使用的飞机制定越来越积极的碳排放标准，这可以促进更新和更先进的技术发展。
- 考虑适当的碳定价机制，以激励提升机队运行效率。

### 机会和前进的方向

这种变化的格局也能为航空公司带来机会。航空公司可以开发新的更环保的产品和服务，吸引新一代有生态意识的消费者和企业。在一个快速增长的行业中，可持续航空燃料也带来了一个独特的机会，其潜力似乎是无限的。一些航空公司已经直接投资于新的生物燃料技术公司，这提供了一个新的增长机会，并在未来获得可持续航空燃料的供应。

### 我们可以提供的帮助

从长远来看，气候变化给航空公司带来了关键的实质性风险，特别是在政府和社会大众推动航空业去碳化的过渡性风险。

随着ESG与气候变化的深入和理解，航空业应该尽早地在战略和运营中考虑相关影响及应对措施，普华永道致力于为企业在制定战略、报告编写、去碳化、及设定气候变化目标。

普华永道帮助企业明确ESG优先事项并优化投资者披露报告；在绿色金融方面，普华永道助力企业将ESG和气候因素纳入风险管理、运营和整个业务部门的决策中；评估企业应对气候变化的能力以及如何利用机遇应对气候变化，改进和重新设计业务战略、运营模型和执行方式，以使其更具可持续性从而推动企业战略转型。





# 中华人民共和国民法典对融资及租赁交易的影响\*



刘屹

合伙人  
法律服务 — 航空融资与租赁  
瑞栢律师事务所\*



王筱

高级律师  
法律服务 — 航空融资与租赁  
瑞栢律师事务所\*



朱煦欣

律师  
程伟宾律师事务所\*\*

## 中华人民共和国民法典对融资及租赁交易的影响

2021年1月1日,《中华人民共和国民法典》(“《民法典》”)正式实施。其关于担保的规定,与之配套的最高人民法院《关于适用《中华人民共和国民法典》担保部分的解释》(“担保司法解释”)机制的解释(以下简称“最高人民法院解释”),对《中华人民共和国担保法》(“《担保法》”)及《中华人民共和国物权法》(“《物权法》”)中现有的法律原则进行了许多修改,并以《民法典》取代之前的法律法规。

这些修订将对中国境内的融资,租赁交易以及于中国境内进行的跨境交易产生深远影响。本文将探讨《民法典》和《担保司法解释》对融资租赁交易担保安排的影响,并重点解释根据《民法典》在设计和谈判担保机制时需要特别注意的问题。

在国内和跨境融资交易中,当事人通常会签订一套担保或准担保文件,例如抵押、质押、担保、发起人支持函和有条件买卖协议等。本文将讨论《民法典》对这些担保文件的影响。

## 中国法下的抵押贷款

### 抵押财产的转让

现已废止的《物权法》规定,在抵押期间未经抵押权人同意,抵押人不得转让抵押财产。而《民法典》则规定抵押人可以在未经抵押权人同意的情况下转让抵押财产,但须及时通知抵押权人。但值得注意的是《民法典》允许当事人选择不适用该条款,以防止未经抵押权人同意的转让。

基于同样的原则,由于《民法典》只要求抵押人在转让抵押财产时应当及时通知抵押权人,即使没有事先约定,抵押权人的权利也不一定会受到《民法典》影响。如果抵押权人能够证明该转让可能危及抵押所构成的担保权益,抵押权人有权要求抵押人清偿所担保的债务或者将转让所得款项交由抵押权人托管。

此外,超过担保债务金额的转让收益将归为抵押人的财产,而另一方面,债务人需要补足任何差额。但应注意:如果抵押没有得到完善,在抵押人破产的情况下,一旦财产被转让给善意第三人,则难以追回担保财产或收益。因此,为避免上述风险,担保债权人今后应采取以下谨慎的措施:

- 在抵押合同中明确规定禁止未经抵押权人事先同意转让抵押财产;和
- 及时登记抵押,以确保抵押权人的地位优先于任何潜在善意第三人。



## 动产抵押登记

《民法典》规定，动产抵押权未经登记，不得对抗善意第三人。在2019之前，中国没有统一的动产抵押登记制度，导致无法对飞机发动机等特定类型资产办理抵押登记。2019年，中国人民银行征信中心（以下简称“征信中心”）实施统一动产和权利担保登记制度，解决了长期以来困扰飞机融资人的飞机发动机抵押登记问题。这有助于降低抵押人在发动机资产上设置超出贷款人控制范围的担保权益的潜在风险。

因此，我们建议融资方在签署抵押文件后，尽快在征信中心及时办理动产（飞机除外）抵押登记。

## 保证

### 担保责任

《民法典》规定，如担保方式在协议中不明确，担保人应承担一般担保下的担保人责任。现已废止的《担保法》规定了如在合同中没有明确相反约定的情况下，担保人与债务人承担连带责任的规定。《民法典》取代了《担保法》这项规定。

主要区别在于：在《民法典》下担

保人承担一般担保责任时，债权人需要首先对债务人强制执行其权利。只有在执行程序中债务人资产不足以清偿债务时（除非债权人能够提供证据证明债务人的资产不足以清偿债务，或者已经丧失清偿债务的能力），债权人才可以要求担保人履行担保义务。然而如果担保人在担保下的责任是“共同连带”的，则债权人可以选择以任何顺序向债务人或担保人（单独或共同的）提出索赔。

尽管担保性质的推定在合同未有明确规定的情况下已被推翻，但这并不妨碍当事人在合同中约定担保的方式。因此，所有担保都应以清晰、明确的措辞规定担保为“共同连带担保”，以规限《民法典》对一般担保责任的推定。这可以让债权人能够跳过债务人直接向担保人提出索赔。

### 保证期间

《民法典》规定，当事人没有约定约定保证期间的，保证期间（即担保人承担担保责任的期间）为主债务履行期限届满之日起六个月。如协议未明确规定保证期间，《民法典》与被废止的《担保法》及相关司法解释规定有很大不同。《担保法》及相关司法解释规定的保证期间为两年（约定不明的情况下）或

六个月（没有任何约定下）。我们认为《担保法》为担保人提供了更好的保护。《民法典》带来的变化旨在要求债权人及时主张其权利。同时，最高人民法院对“约定不明确”的定义为：如担保合同约定由担保人承担担保责任直至全部债务清偿，将被视为约定不明确。在这种情况下，保证期间视为六个月。此类条款（例如，担保期限应持续直到被担保的负债“全部清偿”）在英国法律管辖的担保文件，以及一些在跨境融资交易中被中国法管辖的担保中非常常见。

针对上述问题，我们建议中国法管辖的担保合同应明确界定担保期限，以避免“保证期间”被视为不明确，从而触发保证期间为六个月的推定。此外，债权人在相关担保期内积极行使权利也是很重要的。



## 债务转让

《民法典》规定，在债权人转让全部或者部分债权而未通知担保人的情况下，该转让对担保人无效。

《民法典》进一步规定，如担保人与债权人约定限制转让，而债权人未经担保人书面同意转让债务，担保人会被免除对债务人的担保责任。

被废止的《担保法》并没有规定要求就债务转让通知担保人，以保证担保人在原担保协议范围内继续承担责任。与已废止的《担保法》的规定相比，《民法典》规定了债权转让（即债务转让）的情况下，担保人只有在接到通知后才受到转让的约束。

综上所述，如债权人欲转让由第三人担保的全部或部分债务，必须事先通知担保人，以免担保人的担保责任被免除。此外，根据《民法典》和最高人民法院的解释要求，转让人（债权人）还必须就该债务转让通知借款人。

## 独立义务条款

《民法典》规定，担保合同属于主债务合同。除法律另有规定外，如主债务合同无效，担保合同亦会被视为无效。这与已废止的《担保法》的立场形成鲜明对比（《担保法》规定“除非担保合同另有约定，担保合同属于主合同。如果主合同无效，担保合同会被视为无效。”）。《民法典》将“除非担保合同另有规定”改为“但是法律另有规定的除外”。《民法典》从而澄清一旦主债务合同（如融资交易中的融资协议）无效，担保即

告无效。除非法律另有规定，此条款不能以任何合同方予以排除。

“主要和独立义务”条款在英国法的担保以及在跨境融资交易中的中国法担保中非常普遍。《民法典》颁布后，独立义务条款如被纳入被中国法管辖的担保，则可能被视为无效。

鉴于此类法律变化，为降低潜在风险，境外债权人在涉及中国债务人或担保人的跨境融资交易中，宜选择英国法（或其他适用的外国法）作为管辖适用法律。

## 准担保工具

### 附条件买卖合同

《民法典》的一项新发展是关于附条件买卖合同的规定。该条款规定，如果附条件买卖合同未经登记，合同中规定由卖方保留的财产的所有权可能对善意第三人无效。

根据已废除的《中华人民共和国合同法》，卖方在附条件买卖合同中保留所有权的情况无需公开。在满足所有权转让条件之前，卖方仍然是财产的所有者。如买家不履行义务的，卖方可以按照已废止的最高人民法院《买卖合同司法解释》第三十五条的规定追回财产。这实际上使卖方保留的所有权成为一种隐形担保，并可能对第三人造成无法预料或不公平的后果。因此，《民法典》试图通过引入附条件买卖交易的登记制度，使所有权保留安排成为一种明确的担保形式，并使登记成为保留所有权对抗善意第三人的先决条件。

纳入这一登记制度（类似于动产抵押登记的规定）进一步体现了《民法典》框架内有条件买卖制度的性质。此外，《民法典》对动产和权利的担保采取统一登记制度，使附条件买卖协议可以在征信中心登记。

附条件买卖协议在跨境飞机融资和租赁交易中非常普遍，通常用于实现为有条件卖方提供买方完全履行其义务之前的权利的保障等目的。我们建议附条件买卖协议下的债权人（即卖方）在协议签署后尽快于征信中心登记。







### 融资租赁协议

《民法典》规定，融资租赁协议项下出租人对租赁物的所有权未经登记不得对抗善意第三人。融资租赁在租赁期内由承租人占有和经营租赁财产，租赁财产的所有权归属出租人。由于融资租赁担保权益的登记实际上是出租人所有权的登记，这可以理解为《民法典》承认融资租赁的性质跟担保融资交易类似。因此，在飞机融资租赁交易中，出租人应及时到征信中心办理飞机所有权登记和融资租赁登记。

### 发起人的支持函

发起人的支持函广泛用于资产融资和项目融资交易。在这些交易中，债务人的母公司往往不愿出具担保合同，通常只通过发起人的支持函来支持债务人。然而，发起人的支持函是否构成担保不能仅由文件的名称决定。根据《民法典》的合同原则，如果对协议的性质产生争议，应从其内容、特点和主要条款来确定，而不能仅以文件的名称为准。

《民法典》规定，当存在债权债务关系，一方承诺补足或者提供流动性支持，并表现出承担担保人责任的意图时，该承诺可以依法认定为担保。

根据相关司法判例和有关补足或者提供流动性支持承诺原则的实际应用，当承诺方明显表现出承担担保人义务的意图时，担保合同则成立。相反，直接将此类支持函视为担保是不合适的。

无论补足差额或者提供流动性支持的承诺的是否构成担保、债务加入或独立的合同关系，在融资交易中，有担保的债权人会将其用作信用增级工具，允许有担保债权人在违约事件后，向承诺提供者追索付款。据此，我们提出以下建议：

- 如果补足差额或者提供流动性的支持承诺的真实意图是为承诺方将直接代表债务人偿还所有债务，应在文件中明确加入“担保”一词和“代表[债务人]清偿债务”的条款以表明承诺方将承担还款义务；
- 规定承诺方履行义务的期限，并规定如承诺方逾期不履行义务时，应当承担违约责任；
- 尽可能明确地规定补足差额或者提供流动性支持承诺的触发事件；并且
- 为将潜在风险降至最低，承诺方应当提供令贷款人满意的其提供补足差额或者提供流动性支持方面的内部授权和批准程序证明。

\*本文首次发表于会刊《航空融资与租赁2021年全球实践指南》，瑞栢律师事务所和程伟宾律师事务所是中国和香港特区的特约作者。

## 普华永道中国航空金融创新实验室落地临港



**傅瑾**  
税务合伙人  
普华永道中国



**崔瑞**  
航空业务服务部高级经理  
普华永道中国



5月21日，普华永道中国航空金融创新实验室落地临港新片区揭牌仪式暨普华永道航空金融沙龙在滴水湖金融湾顺利举行。在普华永道、临港新片区管委会与临港集团的共同举办下，80余名飞机租赁及航空金融业代表齐聚滴水湖畔，就航空金融产业的发展与创新做了深入探讨与交流。

临港新片区党工委书记、临港集团党委书记、董事长袁国华与普华永道中国税务市场主管合伙人庄子男为普华永道中国航空金融创新实验室揭牌。

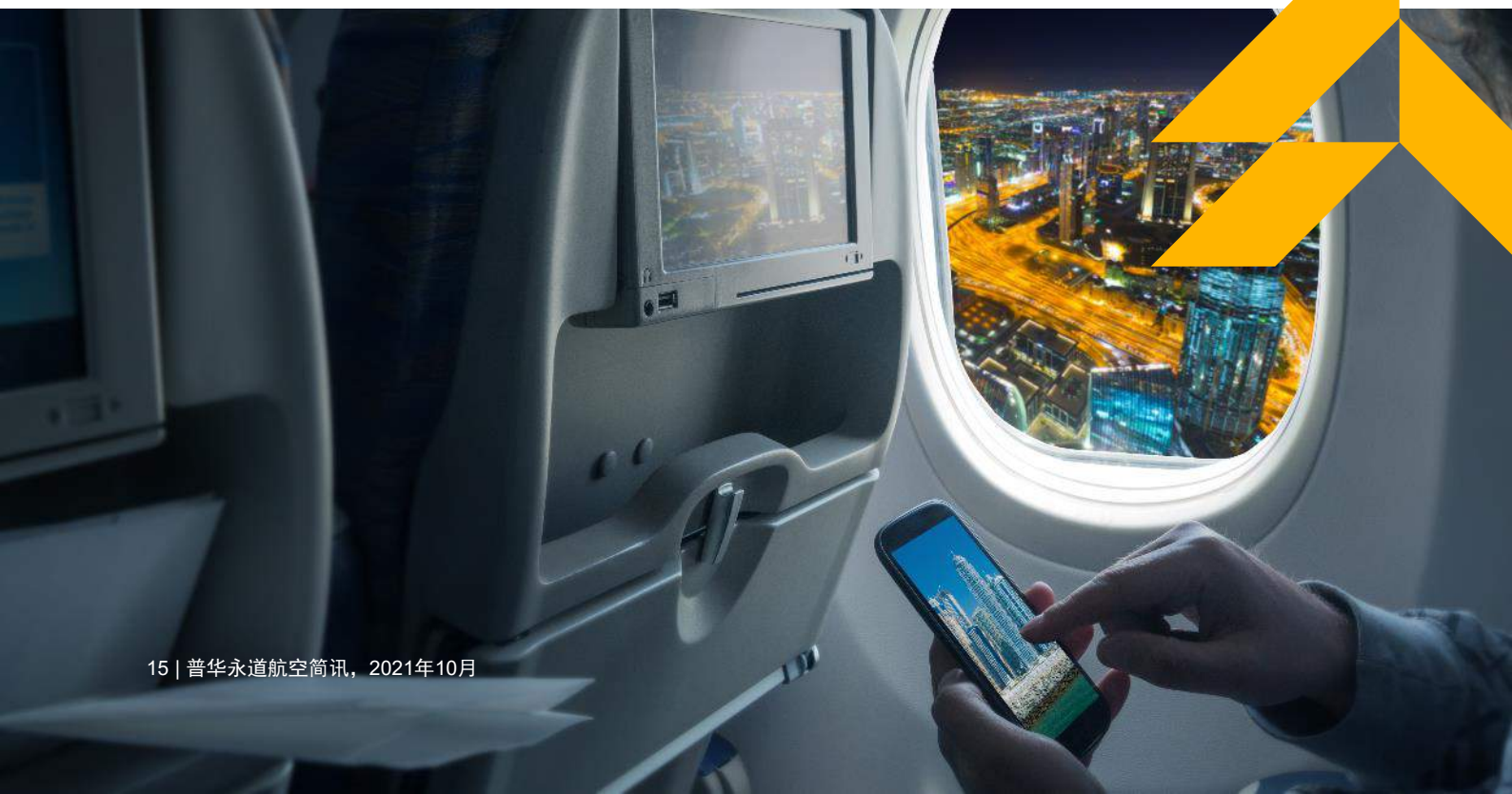
临港新片区党工委委员、管委会专职副主任赵义怀在致辞中表示，临

港新片区作为金融开放与创新发展的新高地，聚焦新型金融业态创新发展、金融服务实体经济高质量发展。航空租赁作为航空业和金融业融合发展的重要业态，是进一步扩大金融业开放、服务“双循环”的重要手段，是推进航空业产能升级的重要工具。

庄子男介绍了成立于2018年的普华永道大中华区航空业务服务部，旨在深度服务中国航空及其相关产业的发展与创新。航空航天产业是临港新片区的四大支柱产业之一，普华永道在临港设立航空金融创新实验室，希望能够借助临港新片区的创新氛围，在航空和金融相结合的领域内与新片区内集产业、金融机

构、政府等各方力量于一体，共同探索航空金融在跨境架构、税务政策、融资方案等方面的创新案例。

普华永道航空金融沙龙在揭牌仪式后举行。与以往不同，这次沙龙的举办地点由上海市中心移至临港。普华永道航空业务服务部合伙人傅瑾分享了租赁公司航空业务专业化运营道路中常遇到的税务重组案例和筹划考量。





在题为“飞机融资新架构探讨之夹层融资”的圆桌讨论上，普华永道航空业务服务部总监陆远、航空金融税务高级经理谢迁、瑞栢律师事务所高级律师王筱和厦门飞机租赁有限公司上海办事处主任石敏一起对飞机夹层融资架构的行业实操、不同业务场景的税务考量和法律风险防范进行了精彩的分享和深入的讨论。夹层融资议题旨在响应航空金融实验室的主题，为航空金融各领域的全面创新和探索抛砖引玉。

### 我们的期望

发展民用航空是中国国家战略，这为中国航空业未来的发展奠定了基础。尽管全球航空业受到新冠病毒的巨大冲击，中国航空市场无疑会保持增长势头，市场需求在未来的十年会进一步提升。根据中国航空工业发展研究中心发布的预测年报，截至2039年国内民航机队共需要补充飞机7,576架。

再把目光聚焦上海，上海市人民政府办公厅日前刚刚发布文件，对“十四五”期间（2021-2025）上海的新兴产业和先导产业的发展做出了布局 and 规划。根据规划，上海将在加强自主创新，推进民用航空航天产品产业化、系列化发展，加快全产业链发展和集聚建设，打造航空航天产业集群。到2025年，上海民用航空航天产业产值达到800亿元左右。重点发展的五大领域包括大型客机（如C919的商业化落地与产业化），支线飞机（如提升ARJ21-700产能），宽体飞机（如CRJ929的研制），航空发动机和航空设备等。

然而，航空业的发展不应仅仅依赖于市场容量的释放以及科学技术的突破，还需要一系列配套政策的支持。放眼未来，如果我们期待中国市场容量的成倍增长；或者想与爱尔兰在全球航空租赁市场竞争并占据一席之地；抑或希望中国商飞作为新兴力量打破飞机OEM的双头垄断，我们无疑需要新型的商业模式

以及配套政策的突破与创新，且创新的维度和力度需与上述愿景的尺度匹配。更重要的是，行之有效。

航空公司急需出表。投资人需要高效灵活的融资手段。租赁公司在寻找再市场更加便利的架构。政府也在探索财政返还以外的可持续发展的租赁模式。创新的需求和机会触及包括飞机租赁在内的每一个航空产业环节，且从未远离。这便是普华永道成立航空金融实验室的愿景和使命。

普华永道中国航空金融创新实验室的成立是普华永道航空事业部对于助力中国航空产业和航空金融创新的决心和承诺，是一个里程碑也是一个新的起点，我们必将与行业深度合作，为中国航空金融的创新和发展贡献我们的力量。





# 联系我们

## 航空业务服务



**刘浩然**  
航空业务服务首席顾问  
普华永道香港  
+852 2289 5670  
johnny.lau@hk.pwc.com



**陆远**  
航空业务服务部总监  
普华永道中国  
+86 (10) 6533 3116  
martin.y.lu@cn.pwc.com



**Tim Bacchus**  
航空业务服务部高级经理  
普华永道香港  
+852 2289 6314  
tim.bacchus@hk.pwc.com



**黄巧玲**  
航空业务服务部高级经理  
普华永道香港  
+852 2289 3594  
karen.hl.wong@hk.pwc.com



**崔瑞**  
航空业务服务部高级经理  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 1290  
victor.cui@cn.pwc.com



**王丰**  
航空业务服务部高级顾问  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 2959  
james.f.wang@cn.pwc.com



**黄美玲**  
航空业务服务部高级顾问  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 2856  
emma.m.wong@cn.pwc.com

## 税务



**庄子男**  
中国税务市场主管合伙人  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 2580  
spencer.chong@cn.pwc.com



**梁嘉辉**  
资产融资和租赁税务部合伙人  
普华永道香港  
+852 2289 3599  
clarence.kf.leung@hk.pwc.com



**于勃**  
税务合伙人  
普华永道中国  
+86 (10) 6533 3206  
bo.yu@cn.pwc.com



**傅瑾**  
税务合伙人  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 2907  
stella.fu@cn.pwc.com



**高彦**  
税务合伙人  
普华永道中国  
+86 (10) 6533 3077  
Yan.y.gao@cn.pwc.com



**John Neary**  
高级经理  
航空融资及租赁  
普华永道香港  
+852 2280 3568  
john.j.neary@hk.pwc.com



**赵祺**  
航空融资及租赁高级经理  
普华永道香港  
+852 2289 3009  
wayne.q.zhao@hk.pwc.com



**黄嘉亮**  
航空融资及租赁经理  
普华永道香港  
+852 2289 3573  
ivan.kl.wong@hk.pwc.com

## 法律



**刘屹**

合伙人  
瑞栢律师事务所\*  
+86 (10) 8540 4650  
yi.liu@ruibailaw.com



**Tejaswi Nimmagadda**

合伙人  
程伟宾律师事务所\*\*  
+852 2833 4908  
tejaswi.nimmagadda@  
tiangandpartners.com



**Michelle Taylor**

合伙人  
程伟宾律师事务所\*\*  
+852 2833 4994  
michelle.a.taylor@  
tiangandpartners.com



**Nai Kwok**

注册外国律师  
程伟宾律师事务所\*\*  
+852 2289 4939  
nai.kwok@  
tiangandpartners.com



**王筱**

高级律师  
瑞栢律师事务所\*  
+86 (10) 8540 4633  
xiao.xa.wang@ruibailaw.com



**王珊珊**

高级律师  
瑞栢律师事务所\*  
+86 (10) 8540 4625  
shanshan.s.wang@ruibailaw.com



**朱煦欣**

律师  
程伟宾律师事务所\*\*  
+852 2833 4914  
charissa.hy.chu@ tiangandpartners.com

## 环境、社会、与治理



**蔡晓颖**

ESG可持续发展主管合伙人  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 3698  
amy.cai@cn.pwc.com



**倪清**

ESG可持续发展市场主管合伙人，  
气候变化与可持续发展主管合伙人  
普华永道中国  
+86 (10) 6533 2599  
qing.ni@cn.pwc.com

## 审计



**金以文**

会计专业咨询服务合伙人  
普华永道中国  
+86 (21) 2323 3267  
yvonne.kam@cn.pwc.com



**周世强**

中国华南区审计主管合伙人  
普华永道中国  
+86 (755) 8261 8988  
charles.s.chow@cn.pwc.com



**杨永恒**

合伙人  
普华永道香港  
+852 2289 8062  
arthur.wh.yeung@hk.pwc.com

责任编辑:

Tejaswi  
Nimmagadda  
合伙人  
程伟宾律师事务所\*\*

Tim Bacchus  
航空业务服务部高级经理  
普华永道香港

\*瑞栢律师事务所是一家独立律师事务所，亦为普华永道全球网络的成员机构。

\*\*程伟宾律师事务所为一所独立的香港律师事务所。

本简讯由英文原稿翻译，如有任何疑问，请以原稿为准。英文原稿请点击[链接](#)或扫描二维码阅读原文。



本文仅作一般信息参考，不应作为构成专业顾问的咨询。

© 2021 年普华永道版权所有。保留所有权利。普华永道是指普华永道网络及/或其某个或多个成员企业，其中每个企业均为独立法定单位实体。更多信息，敬请访问 [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure)。