

“俄乌危机”两周年特别报告 — 涉俄飞机租赁与融资影响回顾

作者：朱俊 | 任稷羽 | 樊思慧¹

从两年前爆发以来，“俄乌危机”急剧地改变了全球政治和经济的格局，也在航空领域造成了长久且复杂的影响。所涉国家及地区不断推出各种类型的制裁及出口管制措施，并且俄罗斯也对应采取了强硬的反制裁措施。这些措施导致航空业，特别是飞机租赁与融资领域，承受了前所未有的冲击，并且也深刻地重塑了行业各方对飞机租赁与融资所面临的制裁及出口管制风险的认识。

制裁及出口管制问题从未像今天这样受到各方的关注和重视，并且对飞机租赁与融资的各方面产生了深远的影响，包括跨境飞机租赁及融资的结构安排，租赁公司全球飞机租赁资产布局、飞机资产的回收和资产保全风险评估、国别风险管理、飞机保险条款和保险市场、飞机买卖合同及租赁合同中日益复杂的制裁及出口管制条款，以及合同适用法律及争议解决方式选择等。

本文旨在厘清过去两年相关制裁及出口管制措施的基本情况，其后果及现状。以便行业参与者对飞机租赁及融资交易中所面临的制裁及出口管制的风险有更明确的认识，并为管理这些风险做好法律上的准备²。

一、涉俄租赁飞机机队整体情况

在 2022 年俄乌冲突爆发前，俄罗斯航司客机机队中有约 780 架为租赁飞机，其中约 515 架为从俄罗斯境外的租赁公司租赁，并且有约 110 架来自于中资背景的飞机租赁公司。

二、因“俄乌危机”对俄采取制裁或出口管制措施的国家

截至 2024 年 4 月 11 日，因为“俄乌危机”对俄罗斯采取制裁或出口管制措施的国家包括：

- 美国
- 欧盟 27 个成员国
- 英国

¹ 实习生向雨心、王子涵对本文的写作亦有贡献。

² 限于篇幅，本文未完整相关制裁措施及出口管制全文，汉坤有持续收集、整理和更新各国对俄航空业制裁相关资料，如需进一步了解与该等资料相关的细节，请与文末的汉坤联系律师进一步联系。

- 法国³
- 日本
- 韩国
- 加拿大
- 澳大利亚
- 新加坡
- 新西兰
- 瑞士

就飞机租赁与融资交易而言，由于美国及欧盟在飞机制造、出租人设立地点、飞机保险市场、飞机租赁与融资交易文件所适用的法律以及付款结算方面的独特地位，美国与欧盟采取的制裁及出口管制措施的影响范围最大也最为直接。

除此之外，由于飞机登记和适航管理的需要，部分涉俄租赁飞机登记在英国海外领地，包括英属维尔京群岛、开曼群岛及百慕大群岛等。英国的制裁措施同样适用于英国海外领地。因此，从飞机登记的角度，英国所采取的相关制裁措施同样值得关注。

三、涉俄飞机租赁与融资的制裁及出口管制措施分类及实施状况

措施内容	对涉俄飞机租赁与融资交易的具体影响	示例
将相关俄罗斯出租人列入相关制裁清单，并冻结其资产（包括租赁给俄罗斯航司以及其他境外航司的资产）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 俄罗斯本国出租人的相关境外资产被冻结； ■ 除非获得特别许可，无法获得非涉俄飞机租赁资产的收益。 	俄罗斯最大的租赁公司 GTLK 在欧洲的子公司 GTLK Europe DAC 以及相关的 GTLK Europe Captial DAC 的资产被冻结，随后被债权人申请清盘指定清算人，涉及资产达 41.1 亿欧元。
强制终止现有租赁交易	<ul style="list-style-type: none"> ■ 出租人需在截止日期之前终止现有租赁交易。 	依据欧盟的限制措施，所有在爱尔兰以及欧盟其他成员国设立的项目公司在 2022 年 2 月 26 日前出租给俄罗斯航司的飞机均需在 2022 年 3 月 28 日之前终止相关飞机租赁。
限制租约项下款项支付和结算（包括切断 SWIFT，将多家俄罗斯银行等金融机构列入 SDN 名单）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 出租人无法从俄罗斯航司收款； ■ 影响出租人在涉俄飞机融资项下的还款能力及资金安排。 	欧盟禁止向多家主要俄罗斯银行，及其在俄罗斯直接或间接持有超过 50% 权益的主体提供 SWIFT 连接。

³ 法国除适用欧盟制裁措施外，还另行单独颁布了制裁清单。

措施内容	对涉俄飞机租赁与融资交易的具体影响	示例
替代现金保证金的银行保函及备用信用证失效或受限	<ul style="list-style-type: none"> ■ 出租人无法提用保函或者信用证。 	受美国、欧盟、英国等制裁的影响，欧盟及美国的银行不能再为俄罗斯的航空公司提供信用证开证和保兑服务，并且受制裁影响的备用信用证开证/保兑银行无法以美元资金兑现和承担开证/保兑银行责任。
对多家俄罗斯航司进行严格的出口管制	<ul style="list-style-type: none"> ■ 租赁公司不能向俄罗斯航司就新的受出口管制限制的飞机（包括波音及空客飞机）达成租赁交易； ■ 因出口管制导致航材获取困难，俄罗斯航司无法按照租约要求对租赁飞机进行维护； ■ 租赁飞机难以按照租约约定的退租条件退租。 	俄罗斯的多家主要航司，包括 Aeroflot，Rossiya Airlines，S7 Airlines，Pobeda Airlines，Nordwind Airlines，Azur Air，被美国商务部工业和安全局（BIS）列入了被拒绝人员名单（DPL），被撤销了出口特权。
对违反出口管制措施的飞机采取单独制裁	<ul style="list-style-type: none"> ■ 向该等飞机提供任何形式的服务（包括加油、维修、提供零部件等）需要额外申请许可且不适用许可豁免条款，将进一步限制被列入清单的飞机所能得到的维修及维护服务，长期受限将影响飞机价值。 	美国商务部工业和安全局（BIS）发布公告，分多个批次认定了违反《出口管理条例》（EAR）的规定的商业和私人飞机，截至 2023 年 10 月清单共列明飞机 310 架，包括波音飞机及空客飞机。
停止对飞机的适航认证，甚至吊销飞机适航证	<ul style="list-style-type: none"> ■ 飞机的适航不符合租约要求并且飞机取回或退租后在新登记国进行适航认证可能存在困难。 	百慕大民航局（BCAA）和爱尔兰航空管理局（IAA）分别公告暂停、吊销所有在当地注册的俄罗斯航司运营飞机的适航证。
加强非涉俄租赁飞机转口俄罗斯的限制条款	<ul style="list-style-type: none"> ■ 限制俄罗斯航司从第三方获得飞机。 	欧盟理事会要求欧盟境内主体在交易中加入“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”，禁止欧盟出口商向俄罗斯转口特定货物或转口特定货物供俄罗斯使用。
外国金融机构的涉俄飞机业务面临更高的次级制裁风险	<ul style="list-style-type: none"> ■ 进一步加大对涉俄租赁飞机提供融资的金融机构可能面临的二级制裁风险。 	美国总统对 14024 号行政令进行修正，外国金融机构从事特定涉俄业务，将可能受到次级制裁。
限制飞机所能获得保险服务	<ul style="list-style-type: none"> ■ 租赁给俄罗斯航司的飞机无法获得符合国际市场标准的飞机保险及再保险； ■ 出租人及承租人获得的保险保障以及 AVN67B 项下的额外保障受限。 	欧盟、英国均已宣布禁止向俄罗斯航司直接或间接提供与飞机及部件有关的保险和再保险，相关再保公司因受制裁措施约束无法继续就俄罗斯航司的飞机提供再保服务。

措施内容	对涉俄飞机租赁与融资交易的具体影响	示例
限制俄罗斯航司运营范围和能力的（包括限制飞跃领空）	<ul style="list-style-type: none"> 俄罗斯航司获取外汇及支付租金的能力。 	英国对俄罗斯飞机飞越及降落的禁止令，俄罗斯航司运营的飞机飞越或降落在英国可能被认定为刑事犯罪。

四、“不友好国家”以及俄罗斯所采取的反制措施

（一）“不友好国家”名单

俄罗斯在 2021 年 4 月 23 日通过的关于应对外国不友好行动的措施（反措施）的第 243 号总统行政命令，并且在 2021 年 5 月首次根据该命令认定“不友好国家”，其中包括美国和捷克共和国。

“俄乌危机”后，为反击对俄采取制裁措施的国家，俄罗斯持续扩大“不友好国家”名单，至今该名单已扩大到约 50 个国家及地区。俄罗斯对与“不友好国家”进行的交易和“不友好国家”的国民制定了一系列的特殊限制措施。

与此同时，俄罗斯政府也批准了 30 多个“友好”和中立国家的名单，包括俄罗斯传统盟友和对俄罗斯采取中立立场的国家。

（二）反制措施

俄罗斯所采取的对飞机租赁与融资相关的制裁反制措施包括：

发布时间	“不友好国家”限制措施主要内容
2022 年 3 月 10 日	<ul style="list-style-type: none"> 根据 2022 年 3 月 8 日颁布的第 100 号法令《关于为保护俄罗斯联邦安全而采取的特殊外贸活动措施》，俄罗斯政府公布了第 311 号法令《关于实施俄罗斯联邦总统 2022 年 3 月 8 日颁布的第 100 号法令的措施》，该法令禁止出口飞机，但国际运输工具除外。
2022 年 3 月 14 日	<ul style="list-style-type: none"> 俄罗斯保险公司不得与来自“不友好国家”的保险公司、再保险公司和保险经纪人达成交易。 俄罗斯修改联邦航空法等法案，赋予俄罗斯联邦政府对限制俄罗斯飞机进入其机场的外国飞机实施报复性限制的权力，并授权俄罗斯联邦政府在处理涉及金融租赁协议、外国飞机租赁协议、民用飞机的国家登记程序、飞机所有权等方面事宜时对例外情况特殊处理的权力。
2022 年 3 月 19 日	<ul style="list-style-type: none"> 俄罗斯政府通过第 411 号法令《关于在俄罗斯联邦民用航空器国家登记处登记民用航空器和登记航空器权利及与之相关交易的特殊规定》。 该法令允许从被俄罗斯政府列为“不友好国家”的国家的出租人租赁的飞机的俄罗斯承租人向俄罗斯飞机登记处申请在俄罗斯飞机登记簿上登记该飞机。 在第 411 号法令生效之前，只有飞机所有者的授权代表可以申请登记。根据第 411 号法令，承租人无需提供出租人同意及外国登记机构注销飞机的证明，而是只需提供外国登记机构取消或暂停该飞机的适航证明的证据。
2022 年 3 月 19 日	<ul style="list-style-type: none"> 俄罗斯政府通过第 412 号法令《2022 年至 2024 年执行涉及用于俄罗斯联邦航

发布时间	“不友好国家”限制措施主要内容
	<p>空法第 61 条第 3 款所指定的个人飞行的外国飞机、航空发动机融资租赁协议和租赁协议的特殊规定》。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 第 412 号法令限制出租人从俄罗斯出口飞机，并且要求承租人应当依照俄罗斯的法规运营和维护飞机，并向俄罗斯的保险公司投保保险。
2022 年 4 月 1 日	<ul style="list-style-type: none"> ■ 俄罗斯总统普京签署第 179 号法令《关于履行对某些外国债权人在交通领域的财务义务的临时程序》。 ■ 第 179 号法令允许俄罗斯承租人向出租人的集团母公司支付租赁款项，前提是该集团母公司不设立在“不友好国家”。 ■ 第 179 号法令规定俄罗斯航司可以用卢布向“不友好国家”的飞机租赁公司支付飞机（同样适用于发动机和辅助动力装置）租金，俄罗斯航司支付与外币等值金额的卢布（按俄罗斯中央银行在支付日公布的汇率）即视为履行了租金支付义务，出租人需要在俄罗斯银行开立特别账户收取租金，且俄罗斯航司支付租金需要首先取得俄罗斯政府外国投资管制委员会的许可。

五、制裁与反制裁所导致的若干问题和影响

（一）飞机双重国籍登记问题

俄罗斯航司运营飞机大多在百慕大，爱尔兰及俄罗斯登记，且自境外租入运营的飞机大部分登记在百慕大。

“俄乌危机”爆发后，百慕大民航局（BCAA）在 2022 年 3 月 12 日公告暂停百慕大和俄罗斯双边协定下运营飞机的适航证。丧失有效的适航证后，飞机原则上不得再飞行和运营。爱尔兰航空管理局（IAA）也公告吊销所有在爱尔兰注册的俄罗斯航司运营飞机的适航证。为避免上述措施造成飞机停运，俄罗斯的航司根据第 411 号法令将飞机在俄罗斯民航局进行登记⁴，并发放了本地适航证。

飞机的双重国籍违背了《芝加哥公约》第 18 条规定的航空法核心原则之一：飞机的单一国籍。飞机的双重国籍也严重影响了出租人对飞机国籍登记的可预测性，租赁公司对飞机享有的所有权，以及根据之前俄罗斯航司提供的注销登记授权书和《不可撤销的注销登记和出口请求许可书（IDERA）》单方注销飞机国籍登记的权利。

如果飞机单一国籍登记标准受到削弱，自 1944 年以来实行的国际民用航空登记制度将变的难以预测。验证飞机是否符合适航及安全措施也将变得更加困难，从而给整个飞机租赁及融资行业增加法律上的不确定性以及相应的风险成本。

（二）制裁措施对飞机保险的影响及出租人的索赔诉讼

飞机的出租人及融资方所依赖的飞机保险的风险保障功能也在“俄乌危机”中受到考验。

整体来看，制裁措施对飞机保险的影响包括：

⁴ 截至目前，百慕大民航局（BCAA）公示的双重国籍登记飞机名单可参见：
https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices_BACs_OTARs/Bermuda%20Aircraft%20Registry%20-%20Russian%20Air%20Operators.pdf。

1. 欧盟保险公司根据 AVN 111（制裁和禁运条款）自动停止承保

飞机保单一般包括 AVN 111（制裁和禁运条款），该条款规定“如果根据任何适用于保险公司的法律或法规，向被保险人提供保险由于违反禁运或制裁而属于或将是非法的，则保险公司可不提供承保”。对于欧盟保险公司，此规定自 2022 年 2 月 26 日起适用。受此影响的保单并未直接取消或终止，但欧盟保险公司提供的承保责任已停止。

2. 再保险的失效

作为国际市场的惯例要求，中俄飞机租赁交易中通常要求俄罗斯航司就飞机的保险按照一定比例在伦敦和国际再保险市场进行再保险。但在制裁背景下，再保险也难以提供足够保障，包括（1）再保险公司与俄罗斯国内保险公司签订合同，如果再保险公司是欧盟保险公司，其提供的再保险也因制裁而失效，（2）直接条款（Cut-through）的有效性不确定，（3）出租人或融资方不能就发生的损失向再保险公司提出直接索赔。

3. AVN 67B/C 适用的不确定性

基本所有的飞机租赁及融资交易都会在航司购买的保单中加入 AVN 67B 或 AVN 67C 格式的批单，以增强对飞机出租人及融资方的利益保护。

但是在航司购买的主险保单或再保险因为对航司或航司所在国家的制裁原因导致部分承保人或再保人按照 AVN 111（制裁和禁运条款）停止承保时，该项批单是否仍能够为出租人及融资方提供独立于航司之外的单独索赔权利，存在巨大的不确定性，且缺乏判例支持。

4. 出租人在再保险及自身机队补充保险项下的索赔

由于欧盟保险公司的承保不再有效，出租人自身机队补充保险项下同样面临可能不能获得保险保障的风险。

由于所涉及的飞机数量以及价值巨大，截止目前，出租人自身机队补充保险项下的保险人及再保人均拒绝按照全损对出租人或融资方进行保险赔偿，由此导致出租人在英国、美国，爱尔兰等地提起多个针对保险人的诉讼。

这些诉讼的主要争议点包括：

(1) 飞机是否以及何时发生损失

出租人需要证明损失，而如何证明损失和损失包含的内容存在分歧。飞机是否仍可归还（如果可以的话，在什么条件下）以及俄罗斯承租人是否愿意归还这些飞机。

(2) 造成损失的原因

如果被保险人根据 LSW 555D 等标准战争险条款索赔，则需要证明损失是由承保风险之一造成的损失，例如政府的没收、扣押等等。这可能导致争议，涉及是俄罗斯政府的行为还是俄罗斯承租人的行为（尽管有俄罗斯政府的鼓励和便利）导致了飞机的损失。

(3) 主保单下的索赔

原则上，只有当主保单未对索赔做出赔偿时，才可以在出租人的补充保险下索赔。具体触发条件将取决于保单的规定。这留下了争论的空间。出租人必须采取什么步骤来追偿航司购买的主保单，并且补

充保险适用的等待期。

(4) 保单项下飞机地理位置限制的单方修改或取消

出租人的补充保险可能允许保险公司在通知被保险人后修改保险覆盖地域的限制或将俄罗斯排除在承保范围之外。

(5) AVN 111（制裁和禁运条款）

AVN 111 是一项标准条款，规定如果提供保险“因为违反禁运或制裁而属于非法”，保险公司不承担任何责任。如果 AVN 111 已纳入出租人的补充保险保单，则可能会存在争议，即根据欧盟、英国和/或美国的制裁规定，提供保险是否违法，如果是，其效果是否是取消或仅暂停保险公司的保险义务。

(6) 适用法律及管辖权问题

出租人与俄罗斯航司之间的租约通常适用英国法或纽约法，并选择英国法院或纽约法院。而俄罗斯航司购买的保险以及保险人在国际市场上进行再保的保险合同可能适用俄罗斯法律并选择俄罗斯法院专属管辖。再保人通常会就出租人在英国或美国法院提起的索赔诉讼提出管辖权异议，以拖延索赔的诉讼进度。

(三) 多方和解安排

由于飞机双重国籍登记的问题，以及与出租人的争议导致飞机被扣押的风险，俄罗斯政府同意使用国家福利基金（NWF）拨付资金以多方和解的方式来留购飞机，以使俄罗斯航司能够继续不受限制的运营或跨境运营部分飞机。目前已经有多个出租人通过这种多方和解的方式获得滞留俄罗斯飞机的赔偿款。

根据公开信息，已完成该等多方和解的案例包括：

公示和解时间	和解标的	和解金额
2023 年 9 月	租给俄航及 Rossiya Airlines 的共 17 架飞机和 5 台备用发动机	约 6.45 亿美元
2023 年 10 月	租给俄航的 16 架飞机	约 7.1 亿美元
2023 年 10 月	租给俄航的 4 架飞机	约 14.17 亿元人民币
2023 年 11 月	租予 Pobeda 航空的 8 架飞机	约 2.08 亿美元
2023 年 12 月	租给俄航的 7 架飞机及相关发动机	约 1.18 亿美元
2023 年 12 月	租给 Ural Airlines 的 18 架飞机和 1 台备用发动机，以及出租给 S7 Airlines 的 29 架飞机及 4 台备用发动机	约 5.72 亿美元
2023 年 12 月	租给 S7 Airlines 的 4 架飞机	约 6,490 万美元
2024 年 1 月	租给两家俄罗斯航司的 4 架飞机	约 4,300 万美元

限于俄罗斯政府能够提供的资金规模，多方和解安排可能也只能解决俄罗斯航司运营所急需的飞机的相关赔偿问题，更多飞机将仍需要待下一步明确如何进行赔偿或处置，来化解出租人所面临的风险。

（四）“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”

在欧盟 2023 年 12 月发布的对俄第十二轮制裁措施中，欧盟要求自 2024 年 3 月 20 日起，欧盟主体在向第三方国家（包括中国，不包括美国、英国、日本等欧盟盟友国家）销售、提供（理解包括租赁）、转让或出口包括飞机在内的特定货物时，在协议层面约定禁止第三方国家主体直接或间接向俄罗斯再出口或再出口以供在俄罗斯使用该等特定货物。

上述规定是欧盟对俄制裁规则中“反规避”条款的细化，并会直接影响到欧盟主体与中国境内航司或租赁公司之间将要新签署或已经签署的飞机租赁协议和购买协议：

- 对于将要新签署的协议，欧盟认为，欧盟主体不应向不接受“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”的第三方国家主体提供包括飞机在内的特定货物。因此，为从欧盟国家引进飞机的目的，中国境内航司或租赁公司需要结合公司自身的飞机运营和租赁计划，以及公司内部政策审阅并考虑协议中“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”的接受和修改问题；
- 对于已经签署的协议，根据欧盟的制裁规则，如协议是在 2023 年 12 月 19 日之前签署，则需要 2024 年 12 月 20 日前加入“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”。

欧盟还要求在协议里约定第三方国家主体违反“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”情况下的充分救济机制。根据欧盟提供的示范条款，违反“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”应构成对协议的实质性违反，欧盟主体应有权寻求包括但不限于终止协议，要求第三方国家主体支付一定比例的赔偿款项等救济权利。

欧盟主体有义务在第三方国家主体违反“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”时，向对对应成员国政府机构报告。相应地，欧盟主体也会因此要求第三方国家主体在协议项下及时向其提供关于符合“不与俄罗斯交易条款（No Russia Clause）”的相关信息。

六、对中资飞机租赁公司的启示

中资飞机租赁公司的境外平台公司或项目公司的注册地点决定了其从主体层面需要遵守的制裁措施。

如境外平台公司或项目公司设置在美国，则其被视为美国人，需要遵守美国的制裁措施。目前中资飞机租赁公司的跨境飞机租赁中，境外项目公司设置在爱尔兰的情况较为常见，爱尔兰作为欧盟成员国，适用欧盟制裁规则，相应的爱尔兰平台公司或项目公司则受到欧盟制裁规则的严格约束。

虽然中国对俄罗斯并未采取制裁措施，但是为遵守欧盟的制裁措施要求，中资飞机租赁公司爱尔兰项目公司也相应终止了与俄罗斯航司的飞机租赁，并承担相关的无法取回飞机和获得租金支付的风险。

“俄乌危机”上述经验启示，中资租赁公司在搭建海外租赁架构平台以及配置资产时，除了通常需要考虑的融资以及税务结构外，在平台公司和项目公司设立地点的选择，各层级公司股权的安排以及租赁交易方案的设定、以及内部制裁及出口管制合规体系等问题上，也需要充分考虑适用出口管制、制裁、反制裁规则的情况和可能性尽量减少出口管制以及各类制裁措施对资产安全、租赁结构和稳定性的影响。

在租后管理中，如出现需要遵守相关制裁或者出口管制措施时，租赁公司也需要有完善的内部制裁及出口管制合规体系能够及时做出响应，降低违规风险。

特别声明

汉坤律师事务所编写《汉坤法律评述》的目的仅为帮助客户及时了解中国或其他相关司法管辖区法律及实务的最新动态和发展，仅供参考，不应被视为任何意义上的法律意见或法律依据。

如您对本期《汉坤法律评述》内容有任何问题或建议，请与汉坤律师事务所以下人员联系：

朱俊

电话： +86 10 8525 4690

Email: jun.zhu@hankunlaw.com