

移动设备国际利益公约和有关航空器
设备特定问题议定书

正式注释

[英] 罗伊·古德 著

孙仕柱 译

任超英 审校

中国民航出版社

移动设备国际利益公约和有关航空器 设备特定问题议定书

正式注释

〔英〕罗伊·古德 著

孙仕柱 译
任超英 审校

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

移动设备国际利益公约和有关航空器设备特定问题
议定书正式注释/ (英) 古德著; 孙仕柱译. —北京:
中国民航出版社, 2003. 12
ISBN 7-80110-534-6

- I. 移…
- II. ①古…②孙…
- III. 航空器-设备-国际贸易-国际公约-注释
- IV. F746.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 108144 号

移动设备国际利益公约和有关航空器设备特定问题议定书

正式注释

(英) 古德 著 孙仕柱 译

出版 中国民航出版社
社址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
发行 中国民航出版社 新华书店经销
电话 (010) 64290477
印刷 中国民航总局印刷厂
照排 中国民航出版社激光照排室
开本 880 × 1230 1/16
印张 12.25
字数 250 千字
版本 2004 年 2 月第 1 版 2004 年 2 月第 1 次印刷

书号 ISBN 7-80110-534-6/V · 194
定价 25.00 元

出 版 授 权

I am, of course, delighted to hear that you have translated my Official Commentary into Chinese. I am very happy for you to publish this,

Roy Goode

我高兴地得知《正式注释》中文本译出,并非常愉快地同意该中文本的出版。

罗伊·古德

We are delighted to hear of your preparation of a Chinese – language version, which can only promote awareness and increase understanding of the Cape Town instruments within your country and, on behalf of the Secretary – General, please accept our congratulations on completing this task. I am only too pleased, on behalf of the Secretary – General, to authorise you to publish this translation.

Martin J. Stanford

我们非常乐于看到中文文本的译出,这将有助于在中国增进对开普敦公约的认识和理解。我代表国际统一私法协会秘书长,祝贺这项工作的完成并授权出版该中文译本。

马丁 J. 斯坦福

序 言

2001年10月29日至11月16日,国际民航组织和国际统一私法协会于南非开普敦联合召开外交会议,讨论、修改并审定通过了《移动设备国际利益公约》和《有关航空器设备特定问题议定书》,并向各国开放签字。68个国家政府的代表和14个国际组织的代表参加了会议。在外交会议的最后一天会议上,有20个国家签署了公约和议定书。公约和议定书的主要内容是航空器标的物(包括航空器机身、航空器发动机和直升机)这种高价值的移动设备的国际利益的创设、执行、完成和优先顺序等国际法律规则。

公约和议定书的主要目的在于保护债权人利益,便利航空器融资。高价值航空器融资需要特定法律制度的支持。在这种法律制度下,债权人(融资人、卖方和出租人)的利益得以维护,从而有信心为航空器融资活动提供资金,承担风险。为此,公约和议定书为参与航空器设备融资和租赁活动的债权人提供了必要的保障。一旦债务人不履行义务,相关法律制度能够保护债权人的合同权利和财产权利,并给债权人提供及时有效的救济方式以行使其权利。对于债务人而言,公约和议定书规定的制度有助于减少借债的难度,降低相关的交易成本,便利航空公司飞机融资租赁业务的开展。

由民航总局、外交部、外经贸部、最高人民法院有关人员组成的我国政府代表团积极参加了该公约和议定书的起草活动,提出了多项修改建议并为大会所接受。在外交大会最后一天,我国政府代表团按授权代表中国政府签署了该公约和议定书。

根据开普敦外交会议通过的决议,为便于在国际范围内对公约和议定书的规定有一个统一的理解和适用,国际统一私法协会负责起草了公约和议定书的正式注释,该注释由英国牛津大学罗伊·古德(Roy Goode)教授执笔。中文文本是该公约和议定书的作准文本之一。为了与公约和议定书的中文文本相配套,曾经参与我国政府对公约和议定书的研究活动的部分人员翻译了这本公约和议定书的正式注释。这部书的出版将有助于我国政府有关部门、航空运输企业、银行、担保机构以及租赁公司等单位更好地理解公约和议定书的内容以及立法本意,从而促进我国航空器融资和租赁业务的发展。

最后,我要特别感谢国际统一私法协会秘书处和 Roy Goode 教授对本书出版所给予的热情鼓励和大力支持,他们对这本正式注释中文本的出版,给予了免费的出版许可。同时,在此也感谢本书译校人员和编辑人员的辛勤劳动。

袁耀辉

2003年11月10日

目 录

简介	(1)
术语表	(3)
第一部分 公约和航空器设备议定书的简史	(5)
第二部分 公约概述	(7)
第三部分 航空器设备议定书概述	(25)
第四部分 移动设备国际利益公约注释	(31)
第五部分 移动设备国际利益公约有关航空器设备特定问题的议定书注释	(111)
附件 公约第十三条注释	(145)
附件一 外交大会通过的决议	(147)
附件二 公约/议定书和综合案文条文对应表	(152)
附件三 公约和议定书制定大事记	(180)
附件四 国际统一私法协会和国际民航组织在制定公约和航空器设备议定 书过程中出版的重要文件目录	(186)

简介

1. 移动设备国际利益公约(简称“公约”,在需要与别的文件区分时,称为“开普敦公约”)和有关航空器设备特定问题的议定书(“航空器设备议定书”或“议定书”)在2001年10月29日至11月16日由国际民航组织和国际统一私法协会联合主持,于开普敦召开的外交会议结束后开放签字。68个国家政府的代表和14个国际组织的代表参加了外交会议。在外交会议的结束会议上,有20个参加国签署了公约和议定书,此后,又有一些国家签署了公约和议定书。本正式注释是根据外交会议所通过的附属于最后文件的第5号决议,而由起草委员会主席^①起草的^②。在正式注释起草过程中,起草委员会主席与两个秘书密切合作,并与全体委员会主席、最后条款委员会主席、对此感兴趣的起草委员会成员和参与此项工作的观察员进行了协调工作。在起草过程中,起草委员会主席充分吸收了其所收到的来自谈判国和参与工作的观察员对分发给他们的注释草案的建设性意见。

2. 公约和航空器设备议定书分别用英文、阿拉伯文、中文、法文、俄文、西班牙文作为原始文本,所有文本具有同等效力。这两个文件的文本需要由外交会议联合秘书处依据会议主席的授权在90天内对其语言改动进行核对,以保证不同语言的文本之间的一致性^③。在此期间可以借此机会对交叉索引和其他错误进行订正。另外,联合秘书处还就公约和航空器设备议定书对航空器标的物的影响制作了综合案文。综合案文不需要由缔约国签署和批准,主要用来作为航空融资活动参与人的工具。在综合案文的制作过程中,特别注意到与公约及航空器设备议定书完全一致^④。但是,只有公约和航空器设备议定书才是法律上有效的文件。如果综合案文与公约和航空器议定书文本不一致,后者具有法律效力。

3. 公约要对三类高价值、可特别确定的移动设备的担保利益和由担保权人、附条件卖方、出租人所持有的利益的创设、执行、完成、优先顺序等建立一套国际法律制度。这三类

① 外交会议起草委员会主席

② 五个决议全文见附件一。

③ 见会议最后文件倒数第二段和该两个法律文件的陈述。

④ 附件二中有两个法律文件与综合案文的对照表。

移动设备包括:(1)航空器机身、航空器发动机和直升机(为简洁起见,统称为航空器标的物);(2)铁路车辆;(3)航天资产。公约并不对每一类设备作出具体规定。对一类标的物,公约通过相应的该类设备的议定书来适用。航空器设备议定书草案是此次外交大会上惟一要讨论的议定书草案。铁路车辆和航天资产议定书还处于准备阶段,期望能于2003年和2004年的外交会议上分别完成。本注释不涉及铁路车辆和航天资产。但是本注释中有关铁路车辆和航天资产的表述都是按照假定这两个设备的议定书会按时出台来表述的。

4. 本注释共分五个部分。第一部分介绍公约和航空器设备议定书的简史。第二部分是公约的概述。第三部分是航空器设备议定书的注释。第四部分和第五部分是对公约和航空器设备议定书分别进行逐条的分析。

术 语 表

公约	2001 年移动设备国际利益公约
开普敦公约	2001 年移动设备国际利益公约
议定书	2001 年移动设备国际利益公约关于航空器设备特定问题的议定书
航空器设备议定书	2001 年移动设备国际利益公约关于航空器设备特定问题的议定书
相关议定书	与航空器标的物、铁路车辆、航天资产有关的议定书或未来的某个议定书(根据情况而定)
布鲁塞尔规章	2002 年 12 月 22 日关于管辖和民商事判决执行的欧盟理事会规章第 44/2001 号
芝加哥公约	1944 年国际民用航空公约
日内瓦公约	1948 年关于国际承认航空器权利的公约
破产规则	2000 年 5 月 29 日关于破产程序的欧盟理事会规章第 1346/2000 号
租赁公约	1988 年国际统一私法协会国际融资租赁公约
罗马公约	1933 年关于统一预防性拿捕航空器某些规则的公约
联合国公约	2001 年联合国关于国际贸易中应收款项转让的公约
联合国豁免权公约	1947 年关于联合国特别机构特权和豁免权的公约
维也纳公约	1969 年维也纳条约法公约

第一部分 公约和航空器设备议定书的简史^①

5. 1988 年经国际统一私法协会行政理事会加拿大理事 T. B. Smith QC 先生提议,在 Saskatchewan 大学 Ronald C. C. Cuming 教授进行题为“移动设备担保利益的国际规则”的研究后,国际统一私法协会行政理事会设立了局部探讨工作组,以确定制定调整跨境交易担保利益统一规则的必要性和可行性。局部探讨工作组的报告导致了研究工作组的设立。起草第一份草案的工作就交由研究工作组下属的一个委员会承担。随后,就按照先公约后特定设备议定书的顺序开展各项工作。

6. 在航空器标的物方面,应研究工作组下属的委员会主席的邀请,国际统一私法协会航空融资专家顾问 Jeffery Wool 先生组织了航空工作组,就预期的公约在航空领域内的适用开展了先驱性的工作。后来在以总法律顾问 Lorne Clark 先生为首的国际航空运输协会的积极参与下,航空工作组力量得到进一步加强。此项工作在进入国际协调谈判阶段后,得到了三个专家组、工作组的支持,这三个专家组分别是破产非正式工作组、国际公法工作组和国际登记处专家组。

7. 公约和航空器设备议定书是作为主办单位的政府间机构——国际统一私法协会、国际民航组织与国际航空运输协会、航空工作组密切合作的产物。公约第一稿由国际统一私法协会行政理事会设立的研究组起草,其中涉及航空器的部分,得到了国际航空运输协会和航空工作组的支持。关于航空器设备特定问题的议定书随后由经国际统一私法协会主席邀请组成的航空器议定书小组起草。该小组成员包括了国际民航组织、国际航空运输协会和航空工作组的代表。国际统一私法协会行政理事会还设立了指导和修订委员会,对公约和航空器设备议定书文本从技术角度进行完善,使其可以呈送各国政府以进行研究。该委员会由国际统一私法协会行政理事会和国际民航组织秘书处以及国际航空运输协会、航空工作组的代表组成。

8. 此后,公约和议定书文本在三次国际统一私法协会政府专家委员会和国际民航组织法律委员会法制分委员会的联合会议(以后简称“联合会议”)上被仔细审查。这三次

① 附件三有公约和议定书产生过程的大事记。附件四列举了国际统一私法协会和国际民航组织出版的、与制订公约和航空器设备议定书有关的重要文件。

会议分别于1999年2月1日至12日在罗马、1999年8月24日至9月3日在蒙特利尔、2000年20日至31日在罗马召开。随后,在2000年8月28日至9月8日于蒙特利尔召开的国际民航组织法律委员会第31次会议上,对公约和议定书文本进行了审议,并作了多方面的修改。经修改过的公约和议定书文本得到了国际统一私法协会行政理事会和国际民航组织理事会的批准,被提交给《简介》第1和第2段所提到的开普敦外交会议。根据外交会议第2号决议,设立筹备委员会作为临时监管机构,负责设立国际登记处并主持其第一次会议。

第二部分 公约概述

宗旨

9. 公约的主要宗旨是为运输设备的融资提供便利。这种融资有助于运用现代技术发展有成本效益的运输模式。航空器设备、铁路车辆和航天资产(后两种不再讨论)的融资交易主要有三种形式:以在标的物上设定担保利益作为担保的贷款、在买方付清全部货款前,卖方保留产权直至付清款项(产权保留协议)的附条件买卖、租赁(融资租赁或经营租赁、包括或不包括购买选择权)。这些融资手段都需要一种法律制度的支持。此种法律制度能够有效地促使私人机构承担风险、提供资金。公约的最大成果就是,在这些标的物融资交易下,公约使债权人(融资人、卖方和出租人)有信心在一旦债务人不履行付款义务或不履行其他义务时,相关法律制度会保护债权人的合同权利和财产权利,并给债权人提供及时有效的救济方式以行使其权利。

10. 根据传统的冲突法规则,财产权适用财产所在地法律。但该法律规则不适用于经常在一国和另一国之间移动的移动设备,更何况对于航天资产,其地点根本就不在地球上。而且,即便能设计出一套统一的冲突规则,也不能克服要依赖于各国国内法律这一缺点。各国国内法差别很大,对待担保利益的态度也各不相同,有的支持,有的反对,有的限制。这就会使融资人不愿意融资或者大幅度提高融资成本。这就需要建立一套国际统一的调整在上述标的物上担保、产权保留和租赁利益的法律制度,以给债权人提供必要的保障,同时也保护债务人的利益。

11. 公约和它的支持议定书要实现以下五个目标:

(1) 创设为所有缔约国所承认的国际利益。

(2) 为债权人提供一系列基本的违约和破产救济方式;在有违约证据的情况下,为债权人提供临时快速救济办法并以对诉讼主张的最后裁决为准。

(3) 设立电子化的国际登记处,登记国际利益,使第三方能够知悉国际利益的存在,使债权人获得其已登记利益对后登记利益及未登记利益的优先权,并对抗债务人的破产管理人。

(4) 通过相关议定书,满足相关行业的特殊需要。

(5) 通过这些措施使债权人增加作出融资决定的信心、提高设备获得者的信用等级,降低各相关各利益方的交易成本。

公约——议定书双文本结构模式及公约与议定书的关系

12. 如上所述,公约并没有对具体的设备作出详细规定。公约的条文原则上同等适用于与之有关的三类移动设备中的任何一种。然而,公约仅对适用于某项议定书的种类的标的物生效,而且其生效日期为议定书的生效日期;在公约和议定书的规定有冲突时,以该议定书的条款为准。双文本结构模式看来有很多优点。其结果是形成了一整套公约统一规则,不需要过多地考虑不同设备的特殊性,避免了对每类设备都分别制订单独的公约。这样就防止了不同设备公约之间没有设备特殊性的共性条款的重复和冲突,保证对于不同设备,这些共性条款的解释是统一的。双文本结构使公约条文不会因为加入了与不同设备有关的不同规则而变得散乱。这种结构为通过航空器议定书根据行业内的特殊需要对公约进行修改提供了可行的机制。为满足航空器融资人及其顾问的需要,会议联合秘书处(即国际民航组织和国际统一私法协会秘书处)还编写了方便使用的综合案文,形成公约和议定书的共同使用文本。

基本原则

13. 公约和航空器设备议定书有以下五个基本原则:

- (1) 现实性:反映了以资产为基础的融资和租赁交易的重要特征。
- (2) 意思自治:由于公约所涵盖的各种设备高价值跨境交易的合同当事方对于此类交易具有丰富的知识和经验,公约原则上尊重他们之间达成的协议并认可其合同的有效性。
- (3) 可预见性:这是在公约适用中,在解释性条款第5(1)条中特别提到并在简明清晰的优先权规则中反映出来的原则。这个原则可以提供确定、简明且以规则为基础而不是以标准为基础的预见方法。
- (4) 透明:通过国际利益登记规则,使第三方知悉登记情况,并使已登记国际利益和已登记的购买人的权利优先于未登记利益。
- (5) 灵活:充分考虑不同国家的法律文化差异,允许各缔约国出于本身经济利益考虑坚持某些重要法律原则,允许缔约国对其认为不合适的条款声明部分或全部排除适用,如使用司法救济以外的救济方式或者在对争议问题进行听证以前采取司法救济的内容即可以作出上述声明。

定义

14. 公约第一条有一个很长的定义表,定义条款在议定书中得到了进一步的补充。在阅读公约和议定书的任何时候都需要牢记这些定义,因为普通的文字有时会被赋予特殊的意义,如“协议”、“债权人”、“债务人”,还有很多短语是特别为公约和议定书创造出来的,如“相关权利”、“国内交易”、“国内利益”、“非约定权利或利益”,这些新造短语只能

按其各自的定义来理解。

适用范围

15. 公约为 5 种不同类型的利益提供保护:

(1) 国际利益:即担保协议下担保人给予担保的利益、在产权保留协议中附条件卖方所享有的利益或者租赁协议中出租人的利益,但不包括缔约国声明排除公约某些条款适用(见下(3))情况下因国内交易而产生的利益。这就是与公约和议定书有关的主要利益类别。

(2) 预期国际利益:即未来在一个已经存在的可识别的设备上设立国际利益的利益,但该利益现在尚未成为国际利益。如就一项担保协议而言,由于协议条款尚在谈判过程中,或者预期债务人还没有在该设备上取得用于担保的利益,预期国际利益可以在国际登记处进行登记,且只有在其成为国际利益后,该登记才发生效力。在这种情况下,该国际利益的优先性按照其作为预期国际利益进行登记的时间确定。

(3) 国内利益:在国内登记系统登记的利益,这些利益,本可以登记为国际利益,但因其由国内交易(见公约的定义)产生,且缔约国按照公约第 50 条的规定已声明对于国内交易排除公约的适用而未作如此登记。但是,这种排除的效果是有限的。首先,国内利益仍然受到公约所规定的优先规则和公约的许多其他条款调整,而不是受国内法调整。其次,尽管国内利益不能作为国际利益登记,但关于国内利益的通知可以在国际登记处登记。登记国内利益通知就如同登记国际利益,公约保障其权利的优先性。

(4) 依据国内法产生的无需登记即可取得权利优先性的非约定权利或利益:缔约国可以按照公约第 39 条做出声明,明确那些依其本国法具有与国际利益相同优先权的非约定权利或利益。即使未进行登记,该范围内的非约定权利或利益仍将优先于已登记的国际利益。

(5) 依据国内法而产生的可登记的非约定权利或利益:缔约国可以按照公约第 40 条的规定声明:依据其国内法而产生的非约定权利或利益可以向国际登记处进行登记,已登记的此类权利或利益可以视为已登记国际利益。可能的例子有涉及公约适用的某种设备的裁决或令状,还有对提供维修或仓储服务者有利的留置权。

公约除适用于上述一种或多种利益外,还适用于“相关权利”,即,根据由航空器标的物担保或与之有关的协议,对于债务人的支付及其他履约行为所享有的权利。公约不适用于未以标的物作担保的纯粹个人合同权利,尽管公约第 39(1)(b)条保留其合同效力,并在缔约国依据本公约所做声明的限度内保留。按照缔约国法律提供公共服务者可扣留或扣押标的物并以此支付向其所欠款项的法律权利。

16. 公约适用应满足下列条件:

- (1) 当事人签订了担保协议、附条件销售协议或租赁协议(公约第 2(1)(2)条)。
- (2) 协议与相关议定书定义的下列设备有关:
 - (a) 航空器机身、航空器发动机或直升机
 - (b) 铁路车辆
 - (c) 航天资产
- (3) 设备属于由议定书指定之种类的某个可识别标的物(公约第 2(2),(3)条)。
- (4) 协议符合公约规定的形式要求(公约第 2(2)7 条)。
- (5) 在设定或者规定国际利益的协议缔结之时,债务人位于缔约国国内(公约第 3、4 条)。按照航空器设备议定书的规定,债务人所在地标准可变更为在其航空器国籍登记册上登记直升机或航空器机身国籍的缔约国(议定书第四(1)条)。

17. 北美以外的很多法律体系都严格区分担保协议与产权保留、租赁协议,将附条件卖方或出租人视为完全的财产所有人。相反,在北美,最近在新西兰,法律采取功能主义和经济现实主义,将产权保留协议和一些形式的租赁协议看成是担保协议的某种形式,附条件卖方的产权或者融资租赁出租方的权利仅被局限为担保权利。鉴于这种明显的分歧,早期人们认为不可能就统一的公约对交易的定性达成一致意见。因此,所采取的解决办法就是按照管辖国的国际私法规则确定适用的国内法规则来调整交易的定性(公约第 2(4)、5(2)、(3)条)。如果适用的准据法是法院所在地法,当地法院就可以适用其本国法来决定定性问题。

18. 航空器发动机与航空器机身被分开单独处理,是因为它们均为高价值可移动的独立设备,且越来越多地被单独处理、单独融资,并经常被交换。它们不再适合采用传统附加或分割原则的法律规则,即将一个标的物附加于另一个大的标的物上时,附加物产权转移给大的标的物所有人;将一个标的物从一个大的标的物上分割开时,大的标的物所有人不再享有小标的物的产权。

19. 移动性和国际性不是公约本身所规定的,而被认为是设备自身所固有的。公约并没有限定在从来未离开原产地国的设备上设定和登记国际利益的可能性。然而,债权人需要保护其自身利益,以防止设备的移动给其造成损害。债权人通常也不知道设备的移动是否发生。不过,对于纯粹国内交易,公约第 50 条还是允许缔约国排除公约中有关交易各方权利的条款的适用。

20. 公约所描述的其予以适用三类设备,由相关的议定书确定其标准,如通过定义来描述公约所适用的标的物类型,将其限制为仅适用高价值设备,以及通过确定独特可识别

性这一要求得到满足的方法和方式。对于航空器标的物而言,就是制造商的序号、制造商名称和标的物的型号。对标的物的登记只有在标的物可识别时才有效。因此,公约不适用于未来的财产,也不适用于保险以外的收益或其他与损失有关的收益。

国际利益的创设

21. 创设国际利益的全部条件就是要有一个符合公约第7条简单要求的协议,不论国际利益是否在国内法上有对应的权利,也不论该国际利益是否符合国内法对创设一项利益的要求。从这一点上讲,国际利益是直接通过公约本身取得的,具有自主性。但是,一项协议是否真的存在,则需要依据相关的准据法来确定,依据这些准据法来确定签订合同的能力、是否存在意思表示一致等类似问题。然而,对协议的形式要求是由公约本身来决定的。根据公约第7条的规定,一项利益可视为构成国际利益的条件是设立或规定5该利益的协议符合下列4个条件:

(1) 以书面形式订立

协议必须以书面形式订立——“书面形式”由公约第1(nn)条做广义定义,不仅指文件,还包括在今后可以有形形式复制的电子信息记录。无论协议是纸的或是电子形式的,必须以合理方式表明某人认可该记录,对于纸制文件通常要有书面签名,对于电子记录,要由有一种或其他形式的电子签名。

(2) 有处置权

协议必须与担保人、附条件卖方或者出租人有权处置的标的物相关。这里所指的有“权”的“权”与权利的“权”意义并不相同。按照有关法律规则,一个错误处置可能会导致所有权或某些其他利益的有效转移。例如,一个代理人尽管事实上没有权力行使被代理人的权利,但从表面上看来,他拥有行使被代理人的权力。在这种情况下,代理人出售该标的物就会导致所有权的转移。处置权或是依据准据法,或是依据公约本身优先权规则的后果而产生。见公约第7条的注释^①。

(3) 可识别

协议必须使得该标的物能按议定书的规定予以识别。可识别是至关重要的要求,因为登记系统是以资产为基础的,资产仅能被识别为符合担保协议所规定的范围还不能满足本条要求(例如,对未来财产的担保),必须要求标的物在协议中就可以被明确识别。识别标准由相关的议定书来规定,因为这些标准会因不同的设备而异。因此航空器设备议定书第七条要求,对标的物的描述包含航空器制造商序号、制造商名称及其型号。而对

^① 担保协议设立国际利益,而附条件买卖或租赁协议仅仅是规定国际利益,因为卖方或出租人保留的产权并非来源于附条件买卖协议或租赁协议,而是独立于协议(或经常在协议之前)而获得的。