

国际航空器融资租赁典型案例评析

——商务航空公司误导性登记注销案

何 珊

华东政法大学国际法学院, 上海

收稿日期: 2023年3月17日; 录用日期: 2023年5月9日; 发布日期: 2023年5月16日

摘 要

根据《移动设备国际利益公约》和《关于航空器设备特定问题的议定书》的规定, 在案件涉及公约第40条所规定的“可予登记的非约定利益”的情形时, 爱尔兰高等法院拥有对国际登记处登记官下达命令的专属管辖权。麦克唐纳法官在联合信贷公司诉商务航空公司以及Aviareto公司一案中的判决强调了缔约国根据公约第40条声明的可予登记的权利或利益的性质具有对物的特点。此外, 爱尔兰高等法院对于该案件的判决也体现出法院对登记人在国际登记处进行误导性登记, 滥用登记制度行为的零容忍态度。

关键词

国际利益, 可予登记的非约定利益, 对物权, 误导性登记

Typical Case Analysis of International Aircraft Financial Lease

—The Case of Discharge of Misleading Registrations of Business Aviation Limited

Shan He

School of Transnational Law, East China University of Political Science and Law, Shanghai

Received: Mar. 17th, 2023; accepted: May 9th, 2023; published: May 16th, 2023

Abstract

According to the Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment, the High Court of Ireland has exclusive jurisdiction to make

orders to direct the Registrar of the International Registry of Mobile Assets in cases involving Registerable Non-consensual Interests under Article 40 of the Convention. Judge McDonald's judgment in the UniCredit Global Leasing Export GMBH v. Business Aviation Ltd. & Aviareto Limited emphasized the fact that Registerable Non-consensual Interests under Article 40 is a broader term capable of embracing a purely ad rem personal right enforceable by recourse to the object. In addition, the decision of the Irish High Court also reflects zero tolerance against the misleading registration and treaty abuse by registrants in the International Registry.

Keywords

International Interests, Registerable Non-Consensual Interests, Ad Rem Personal Right, Misleading Registration

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

国际登记处允许登记人根据《移动设备国际利益公约》及其《关于航空器设备特定问题的议定书》对航空器标的物的国际利益以及某些其他利益进行登记。如果登记人故意滥用登记制度进行不实登记(False Registration), 明显体现出对整个制度的蔑视, 法官则可以提供一种救济方式, 即为了维持该制度的完整性, 具有专属管辖权的法院需要作出指示登记官注销登记的命令, 以确保这种“应受谴责的滥用登记制度”的行为无法存续。联合信贷公司诉商务航空公司以及 Aviareto 公司一案¹是一起有关注销商务航空公司误导性登记的经典案例, 本案中法院针对误导性登记行为所展示出的态度与作出的处理方式非常值得分析与思考。

2. 案件事实

本案原告为全球联合信贷出口租赁股份有限公司(UniCredit Global Leasing Export GmbH, 下文简称“联合信贷公司”), 联合信贷公司是一家奥地利公司, 享有对庞巴迪挑战者 850 (Bombardier Challenger 850)飞机及其两个 GE 发动机的所有权, 飞机及其设备在德国注册登记。飞机由联合信贷公司根据航空器融资租赁合同租赁给奥地利公司菲尼克斯 XX(20)航空管理服务有限责任公司(UniCredit to Phoenix XX (Twenty) Aviation Management GmbH, 下文简称“菲尼克斯公司”), 而后德国帝国喷气机欧洲股份有限公司(ImperialJet Europe GmbH, 下文简称“帝国公司”)根据菲尼克斯公司的委托成为该飞机的运营商, 负责依据航空器经营性租赁合同进行运营。帝国公司与本案的第一被告阿拉伯联合酋长国的一家商务航空股份有限公司(Business Aviation Limited, 下文简称“商务航空公司”)都是帝国公司集团的一部分, 二者拥有一个共同的所有者。

联合信贷公司与菲尼克斯公司之间签订的租赁协议中包括一项认沽期权(Put Option), 该期权使得联合信贷公司有权要求菲尼克斯公司在租赁期满后购买飞机。但当期满后联合信贷公司行使期权时, 菲尼克斯公司未能支付期权价格。双方经过谈判订立了债务延期协议(Debt Deferral Agreement), 协议中包含一项条款, 要求菲尼克斯公司在 24 个月内支付认沽期权价值。由于菲尼克斯还是未能履行其在债务延期协议下的义务, 联合信贷公司发出信函称终止债务延期协议和飞机租赁。在双方进行进一步磋商后, 联

¹ UniCredit Global Leasing Export GMBH v. Business Aviation Ltd & Aviareto Limited [2019] IEHC 139.

合信贷公司与菲尼克斯公司再次以延期协议的方式约定了菲尼克斯公司支付超过 100 万欧元的首期款(Down Payment)。首期付款由商务航空公司提供,但因菲尼克斯公司未能提供结欠余额(Balance Due),联合信贷公司于 2017 年 10 月终止了与菲尼克斯公司的航空器融资租赁协议,并于 2018 年 3 月接管了该飞机,并委托了新的运营商。帝国公司未能交付日志(Log Books)和其他飞机文件。联合信贷公司在德国对帝国公司提起诉讼,申请并获得了强制性禁令(Mandatory Injunction),命令其交付飞机文件。

与此同时,在联合信贷公司不知情的情况下,第一被告商务航空公司针对飞机和两台发动机登记了 3 项所谓的“可予登记的非约定利益”(Registerable Non-consensual Interests, RNCRI)。在本案的第二被告国际登记处记录的非约定利益依据的是阿拉伯联合酋长国作为《移动设备国际利益公约》(下文简称为“《开普敦公约》”)缔约国针对公约第 40 条规定所作出的声明。在联合信贷公司向商务航空公司提出删除登记的要求没有得到回应后,联合信贷公司于 2018 年 7 月提起了诉讼。与“可予登记的非约定利益”相关的根本争议涉及帝国公司就联合信贷公司和菲尼克斯公司之间的债务延期管理(Debt Deferral Arrangement)向联合信贷公司支付的款项,该债务延期管理的条款受奥地利法律管辖,同时规定接受由履约构成。在本案中体现为支付首期款。帝国公司向联合信贷公司支付的金额同时也是商务航空公司索赔的标的,即首期付款的确切金额。

3. 案件争议点

商务航空公司在国际登记处针对帝国公司向联合信贷公司支付的金额登记了可予登记的非约定利益。联合信贷公司以书面形式要求商务航空公司解除登记,在未收到满意答复的情况下,其在爱尔兰启动了诉讼程序,请求爱尔兰高等法院的作出命令,向商务航空公司发布指示,促使其注销登记。联合信贷公司还根据《开普敦公约》第 44 条第(1)款以及第 44 条第(3)款的规定,请求法院在商务航空公司在收到命令后未能在 48 小时内注销登记可予登记的非约定利益的情况下,指示登记官对登记进行注销。

联合信贷公司对商务航空公司作出的登记的有效性提出异议,主要有三点理由:

- 1) 《开普敦公约》及其议定书(即《关于航空器设备特定问题的议定书》,下文简称“《航空器议定书》”)均不适用于本案可予登记的非约定利益,因为不存在支持登记的“连结因素”(Connecting Factor);
- 2) 即使不存在上述情况,即《开普敦公约》可以适用于本案,商务航空公司所主张的索赔也不属于阿联酋根据《开普敦公约》第 40 条作出的声明中所涉及的任何适用的可予登记的非约定利益类别;
- 3) 在提交登记之前,商务航空公司未从阿联酋民航局获得授权入境点(Authorising Entry Point, AEP)代码。

首先,《开普敦公约》规定了其适用的范围,其中包括相关债务人位于公约缔约国²或相关航空器在缔约国进行登记³。在审理此案时,麦克唐纳(McDonald)法官考虑了奥地利、德国和阿联酋的法律专家作为证据提交的法律意见。其认为,根据《开普敦公约》的规则,除非债务人位于缔约国或航空器在缔约国进行登记,否则公约不适用。在本案中不存在与《开普敦公约》相关的连结点,因为债务人联合信贷公司是一家于奥地利注册成立的公司,而奥地利并不是公约缔约国,并且该飞机登记在非公约缔约国的德国联邦航空管理局(The Luftfahrt-Bundesamt, LBA)维护的航空器登记簿上。基于此种情况,本案显然不存在适用《开普敦公约》的连结因素。《开普敦公约》或《航空器议定书》的条款中没有任何内容允许本案当事人针对航空器援引《开普敦公约》。仅凭这一点,很明显,根据《开普敦公约》或《航空器议定书》的规定,商务航空公司在 2018 年 3 月针对飞机及其发动机进行的登记没有任何依据。

² 《开普敦公约》第 3 条第 1 款规定:“在设定或规定国际利益的协议订立之时,债务人位于缔约国的,适用本公约。”

³ 《航空器议定书》第 4 条第 1 款规定:“在不妨碍公约第三条第 1 款的情况下,公约亦适用于在作为登记国的缔约国的航空器登记簿上登记的直升机或航空器机身。登记是根据航空器的登记协议办理的,应被视为在订立协议时生效。”

⁴ Belair Holdings Limited v. Etoile Holdings limited & Anor. [2015] IEHC 569.

尽管公约的不适用性本身就足以成为法院命令债务人删除或注销相关登记的充分理由⁴，但法官出于完整性的考虑，针对庭审过程中双方当事人辩论的剩余问题进行分析。麦克唐纳法官认为，这些问题应该得到解决，特别是在联合信贷公司不仅寻求法院作出要求商务航空公司注销登记的命令，而且还寻求禁止商务航空公司、其雇员或代理人，不得进行与飞机和发动机有关的任何进一步登记的命令的情况下。下文将主要针对双方当事人提出的第二点争议进行相关分析，即商务航空公司所主张的索赔是否属于阿联酋根据《开普敦公约》第 40 条作出的声明中所涉及的任何适用的可予登记的非约定利益类别。

4. 争议点评析

4.1. 阿联酋关于《开普敦公约》第 40 条非约定权利或利益类型的声明

针对可以单方面登记的权利和利益，《开普敦公约》第 10 章第 40 条⁵将其称为“可予登记的非约定权利或利益”，并规定由每个缔约国交存声明以列明可予登记的非约定权利或利益的类别。该条款使缔约国扩展了公约的适用，将指定类别的非约定权利或利益视同国际利益而进行登记。阿联酋根据公约第 40 条规定了以下类别的非约定权利或利益：1) 依据法院命令获得的权利，该命令允许在部分或完全满足法律判决的情况下扣押航空器标的物；2) 根据标的物的融资或租赁合同，在宣布违约之前产生的有利于工人的未付工资留置权；3) 与税收或其他未付费用相关的国家实体的留置权或其他权利；4) 依照阿拉伯联合酋长国法律优先于有担保债权人的所有其他非约定权利或利益，应可根据本公约就任何类别的标的物进行登记，如同该权利或利益是一项国际利益，并应相应地加以管理。

航空工作组法律咨询委员会在《开普敦公约以及议定书从业人员指南》中引用罗伊·古德(Roy Goode)教授的话指出，为了成为可予登记的非约定利益，从而使该类型的利益受制于《开普敦公约》的登记制度和优先权制度，潜在利益(Underlying Interest)必须根据《开普敦公约》第 40 条作出选择的缔约国的法律产生。迄今为止，除判决留置权(Judgment Liens)⁶和欠税留置权(Tax Lien)外，缔约国以这种方式处理的利益类型很少。因此，现如今可予登记的非约定利益的性质相当狭窄。一旦缔约国将某类利益确定为可予登记的非约定权利或利益，则需要进行登记，以确定该利益相对于其他可予登记利益享有优先权[1]。

相比之下，根据国内法，可能会出现许多形式的非约定利益，这些利益不受第 40 条声明的约束，所有这些都将是非公约利益。就《开普敦公约》的所有目的而言，此类利益的任何登记都是无效的，这与非《开普敦公约》利益的任何登记相同，并且不太可能根据国家法律产生任何通知利益，因为此种登记的误导性太强，无法向第三方通知了解基本权利或利益。这种登记使第三方以及受影响的债务人对基础权利或利益的性质及其优先权和效力产生误解。登记在其性质上具有误导性，因为优先权查询证书(Priority Search Certificate)上反映的信息将意味着潜在权利或利益属于相关缔约国第 40 条声明所列的类别之一，而事实并非如此。此种登记在权利或利益的优先权和效力方面具有误导性，因为在优先权查询证书上出现登记意味着优先权与登记时间有关，而其优先权是由国家法律确定的，与登记无关[2]。

因此，有必要考虑商务航空公司就一百万欧元的还款提出的主张是否可以被视为能够根据阿联酋针对第 40 条作出的声明进行登记的索赔。在试图分析所提出的索赔之前，应该注意的是，能够根据第 40 条声明可予登记的权利或利益并不延伸到纯粹的对人诉讼(in Personam Claims)。⁷古德教授在《官方评述》

⁵《开普敦公约》第 40 条规定：“缔约国可以随时向议定书保存机关交存声明，列明根据本公约有关标的物的类别的规定可予登记的非约定权利或利益的类别。该项权利或利益可视为国际利益须相应加以规范。此种声明可随时变更。”

⁶即法院判决授予债权人的债务人财产留置权。

⁷对人诉讼可能对被告的个人权利和利益及其全部财产产生影响。这种形式的诉讼基于法院对个人的权力或管辖权，而不是基于对个人拥有的特定财产的管辖权。这与对物管辖权或仅限于法院控制的被告财产的诉讼形成对比。在特定案件中，具有属人管辖权的法院对被告及其财产拥有足够的权力，可以作出几乎以任何方式影响被告的判决。资料来源：West's Encyclopedia of American Law 第 2 版(2008)。

(Official Commentary)中针对这一问题作出了如下解释:

“非约定权利或利益”这一定义仅限于《开普敦公约》第 39 条范围内的非约定权利或利益,因此,如果缔约国的声明涵盖这些权利或利益,则可予登记的非约定权利或利益属于第 40 条范围。其含义比较广泛,例如可以涵盖判决或命令。非约定权利或利益是法律规定的权利或利益,与当事人协议设定的权利或权益相区别,即使订立的协议需要法院批准,也不属于定义范围之内,如债务人是破产程序中的占有债务人的情况。“利益”是指物权(A Right in Rem),而“权利”是一个更为广泛的术语,能够包含通过追索对象而可强制执行的纯粹对物权利(Purely Ad Rem Personal Right),例如,法律赋予的没收、扣押或出售权,或通过执行法院判决或命令的方式的追索权(Right of Recourse)。定义中排除了不构成物的利益的纯粹个人合同权利,这些权利完全不在《开普敦公约》范围内,尽管公约第 39 条第 1 款(b)项允许缔约国作出声明,不影响对标的物扣留或扣押的权利,无论是合同权利还是法律权利,支付与该标的物或另一标的物直接相关的公共服务提供商的欠款。

4.2. 奥地利法律下的立场

为了确定商务航空公司或帝国公司提出的索赔的性质,特别是确定索赔是否纯粹是对人的,则必须确定管辖案件的适用法律。《开普敦公约》第 5 条规定了准据法选择的级联制度。除此之外,《议定书》第七条规定,在缔约国作出声明的情况下,当事方可自由选择管辖其关系的法律。在本案中,商务航空公司或帝国公司主张的利益或权利的性质不受本公约管辖。《开普敦公约》也没有任何可适用的一般原则。在这种情况下,有必要确定利益或权利性质所依据的适用法律。为此目的,《开普敦公约》第 5 条第(3)款⁸规定,适用法律应参照法院地国,即本案中的爱尔兰的国际私法规则来确定。由于爱尔兰是欧盟成员国,法院需要适用关于合同义务适用法律的第 593/2008 号条例(下文简称“《罗马 1 号条例》”)和关于非合同义务适用法律的第 864/2007 号条例(下文简称“《罗马 2 号条例》”)中的冲突规则。

由于商务航空公司提出的书面陈述无法提供足够的证据证明帝国公司或商务航空公司与联合信贷公司之间存在合同关系,因此当事人之间的纠纷被定性为不当得利之诉(Unjust Enrichment)。不当得利之诉受《罗马 2 号条例》第 10 条管辖。但由于帝国公司提出的争议以及当事人双方并不符合在同一国家拥有惯常住所地的条件,因此第 10 条第 1 款⁹以及第 2 款¹⁰并不适用。根据《罗马 2 号条例》第 10 条第 3 款的规定,不当得利发生地国的法律,即奥地利法律应适用,除非案件事实表明有其他国家明显与诉讼之间存在更密切的联系。进行综合分析后可以得出结论,依照《罗马 2 号条例》第 10 条第 3 款的规定适用奥地利法律。考虑到《罗马 2 号条例》第 15 条(e)项的规定,奥地利法律还将管辖帝国公司向商务航空公司提出的任何索赔的可转让性问题。¹¹

在外国法律适用的任何情况下,该法律必须通过专家证据作为事实进行辩护和证明,以使法院满意[3]。维也纳经济和商业大学商法小组负责人乔治·E·柯达教授(Georg E. Kodek)提供了关于奥地利法律的书面陈词和报告,柯达教授在其报告中指出,《奥地利普通民法典》第 1431 和 1435 条的规定承认不当得利主张,但这类索赔在其性质上具有对人的特点。在未经债务人同意或法院命令的情况下,其不赋予对物权利或针对债务人财产强制执行债权的权利。因此,即使帝国公司根据《奥地利民法典》第 1431 条或第

⁸《开普敦公约》第 5 条第(3)款规定:“准据法是指根据法院地国国际私法规则应予适用的国内法律规则。”

⁹《罗马 2 号条例》第 10 条第 1 款规定:“如果因包括错误收取支付款项在内的不当得利引起的非合同义务涉及到当事人既有的诸如由合同或者侵权或过失不法行为导致的某种关系,而此种关系与不当得利之间存在有密切联系时,该不当得利之债应受此关系所适用法律的调整。”

¹⁰《罗马 2 号条例》第 10 条第 1 款规定:“在根据第 1 款无法确定需适用的法律,而当引起不当得利的事件发生时,当事人双方在同一国家拥有惯常住所地的,该国的法律应予适用。”

¹¹法官指出,即使帝国公司或商务航空公司与联合信贷公司之间的关系视为合同关系进行管辖,也因依照《罗马 2 号条例》第 4 条第 2 款的规定,确定管辖任何此类合同的相关法律为奥地利法律。

1435 条提出索赔，这也不会使帝国公司在未经申请人同意或法院命令的情况下主张航空器上的权利。

鉴于商务航空公司的索赔是基于帝国公司的某种形式的转让或代位求偿权，柯达教授在报告中指出，如果帝国公司在最初拥有有效索赔的权利，商务航空公司也只能作为受让人拥有此种权利。显然，无论是通过转让方式还是通过代位求偿的方式，新债权人都不能获得比原债权人更多的权利或其他权利。因此，由于帝国公司并不享有针对飞机的物权，在性质上只能定义为对人诉讼，商务航空公司提出的任何索赔也是如此，因为索赔是基于先前属于帝国公司的权利或从其衍生的其他权利而提出的。

商务航空公司没有关于奥地利法律的对抗性证据。其向法院提交了一份关于德国法律的意见。依照法院的观点，德国法律并不适用于本案。即使假设德国法律具有某种相关性，本意见中也没有任何内容涉及诉讼的性质，特别是它是对人索赔或对物索赔。该意见仅涉及债权的可转让性。另外，根据德国法律，在航空器登记簿中登记的航空器不得以任何方式进行抵押。即使按照《德国航空器权利法案》(German Act Regarding Rights in Aircraft)进行抵押，也需满足在当地法院保存的德国航空器抵押登记簿中登记的要求。因此，即使本案适用德国法律，商务航空公司也无权对飞机或其发动机提出索赔，因为没有证据表明航空器在德国以上述方式进行了任何登记。另外，商务航空公司作为帝国公司的受让人，其法律地位与帝国公司在作出任何转让行为之前享有的法律地位并无不同，特别是帝国公司仅向商务航空公司转让其持有的任何个人权利并不会产生商务航空公司在飞机上的任何形式的物权或利益。如上所述，帝国公司任何可能获得的权利都属于个人非合同权利，纯粹是针对被指控违约的相关方的个人索赔。

因此，根据奥地利法律方面的专家证据和德国法律方面的证据，商务航空公司或帝国公司能够提出的唯一主张是对人主张。因此，即使存在可以适用《开普敦公约》的连结因素，这也不会产生登记“可予登记的非约定利益”的权利。

4.3. 阿联酋法律下的立场

尽管法院已经确定奥地利法律是确定第二点争议问题的适用法律，并且严格来说没有必要考虑阿联酋法律规定的立场，但由于这一问题可能会影响就针对商务航空公司的限制令(Restraining Order)申请所采取的观点，还是需要参照阿联酋法律审议这一问题。商务航空公司方 Zouhdi Yakan 律师提出根据阿联酋针对公约第 40 条作出的声明以及《阿联酋民事诉讼法》的规定，如果一家阿联酋公司为外国公司支付的款项提供了公司间贷款，以确保与航空器有关的权利，而该外国公司应付给阿联酋公司的债务仍未偿还，则阿联酋公司可以根据《开普敦公约》第 40 条的规定，将其对有关飞机的权益登记为可予登记的非约定的权利或权益。

然而，联合信贷公司的律师提出反对意见，强调商务航空公司方的专家报告并未确定索赔的性质，也未说明帝国公司的违约情况。除此之外，Yakan 律师在报告中也没有详细阐述这种债权根据阿联酋法律是如何优先于有担保债权人的权利。法院审议了商务航空公司和联合信贷公司提交的阿联酋法律专家的书面陈词，根据证据得出结论，依照阿联酋针对公约第 40 条作出的声明，商务航空公司没有权利或利益针对飞机或发动机的登记可予登记的非约定利益。因此，即使存在“连结点”，阿拉伯联合酋长国法律中也不存在任何依据可使商务航空公司维持可予登记的非约定利益的登记。

5. 结论与思考

可予登记的非约定权利和利益构成对所有权或其他利益的单方面主张，可能会引发抗辩或反诉，并可能作为侵权行为引起责任。基于本案的事实，根据阿联酋针对公约第 40 条规定作出的声明，法院认为商务航空公司不具有任何权利或利益能够针对飞机或其发动机登记可予登记的权利和利益。因此，即使本案的债务人位于《开普敦公约》的缔约国，商务航空公司也没有任何理由有权保留所涉登记。另外，

即使公约确实适用, 商务航空公司的索赔也不属于阿联酋作出的声明中所述的任何可予登记的非约定利益类别。除此之外, 法官认为商务航空公司没有从阿联酋民用航空管理局(General Civil Aviation Authority of the UAE)获得授权入境点代码。

鉴于不同国家对于“担保”这一法律概念内涵的不同, 《开普敦公约》创设了一种既不来源于又不依赖于国内法的新型物权概念——“国际利益”[4]。公约第2条第2款规定了移动设备上的“国际利益”的定义及类型。国际利益从性质上首先属于一种国际公约创设的私法上的财产权益。虽然《开普敦公约》没有明确界定“利益”, 但《官方评述》指出, 国际利益是因协议而产生的一种对物的权利。这实际上说明了“利益”在性质上与债法上的权利截然不同。此外, 这种物权不以占有为要件, 国际利益的权利人并不占有、使用标的物。这种动产的非占有性导致需要以登记作为对抗第三人的公示方法, 因此公约配套以国际登记制度来构成国际利益的保护体系[5]。

公约创设了统一的国际登记制度, 即利益持有人通过向公约规定的统一登记机构登记。进行国际登记的机构是国际登记处。国际移动设备登记处(International Registry of Mobile Assets)根据公约及其议定书设立, 位于爱尔兰都柏林。登记处的职能并不是核实或验证任何特定的登记。相反, 其职能具有纯粹的行政性(Administrative)特点。登记处的优先权制度以从事交易者的善意(Bona Fides)为前提。产生可予登记利益的基础交易各方以协商一致的方式在登记处进行登记, 这种登记占了登记的大多数。但同时也存在某些可以进行单方面登记的权利或利益, 即可予登记的非约定利益。公约规定了可以由各缔约国声明可予登记的非约定利益类别。索赔人可通过在登记处登记非约定利益, 以寻求确立飞机资产利益。事实上, 当交易中的各方寻求实现杠杆效应时, 并非所有利益都是合法的或明确的, 这是很可能出现的情况。同样, 非约定利益也可能是合法的, 例如飞机维修机械师可能会寻求登记因未支付费用而产生的留置权。当一方当事人未能对注销登记处登记的要求作出回应时; 或任何一方没有遵从法院要求该方变更或注销登记的命令时, 商事法院有权作出命令, 指示登记官解除在登记处登记的利益[6]。

国际利益制度是《开普敦公约》的创举, 是国际私法统一化进程中重要的一步[7]。其体现了国际公约制定的最新成果, 具有很多优点。同时, 与其配套实施的国际利益登记制度也展现出摆脱了对各缔约国中央登记系统依赖的优越性。除此之外, 登记处采用完全电子化的方式进行记录, 不仅提高了登记和查询的效率, 降低了登记成本; 同时有利于提高公示透明度, 保护交易安全。国际利益制度是结合移动设备国际性融资交易的特点而设计的, 因而取得了很好的实践效果, 能够满足航空器融资的需要。国际利益制度的创设对像我国这样的发展中国家的融资租赁法律制度的构建具有一定好的借鉴价值, 例如完善我国的动产担保登记制度, 推动构建基于互联网的统一动产担保登记公示系统等。

参考文献

- [1] 罗伊·古德. 国际航空器融资法律实务[M]. 北京: 法律出版社, 2014: 15.
- [2] Aviation Working Group (2020) Practitioners' Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol. <http://awg.aero/wp-content/uploads/2020/10/Practitioners-Guide-to-the-Cape-Town-Convention-and-Aircraft-Protocol-October-2020.pdf>
- [3] Dicey, Morris and Collins (2012) The Conflict of Laws. 15th Edition, 2 at para. 9R-001.
- [4] 高圣平. 动产担保交易的功能主义与形式主义——中国《民法典》的处理模式及其影响[J]. 国外社会科学, 2020(4): 4-17.
- [5] 秦博文. 论《开普敦公约》对完善我国船舶融资租赁法律的借鉴[J]. 海大法律评论, 2017(1): 79-105.
- [6] Cloudy Skies: Will Ireland Be an Important Hub for Global Aviation Disputes? <https://fod.ie/aviation-disputes/cloudy-skies-pt-2/>
- [7] 高圣平. 统一动产融资登记公示制度的建构[J]. 环球法律评论, 2017(6): 66-83.