

【航空文化研究】

跨境民用航空器司法保全与 司法执行的国内法衔接

李亚凝

(中国民航科学技术研究院(中国民用航空局航空安全技术中心),北京 100028)

摘要:跨境民用航空器交易具有国际性,从《国际承认航空器权利公约》到《移动设备国际利益公约》,对于交易救济的国际统一立法日益完善。受外界因素影响,跨境民用航空器的交易风险呈增高趋势,相关市场主体所拥有或者租赁的民用航空器有可能被司法保全与司法执行,这就需要我国《民事诉讼法》《民事强制执行法》与有关国际公约的程序规定与实体规定接轨。

关键词:民用航空器;跨境;司法执行;司法保全;《民事强制执行法》;交易救济

中图分类号: D 993.4 **文献标识码:** A **DOI:**10.13486/j.cnki.1673-2618.2024.03.006

2022年5月,江苏镇江经济开发区人民法院在司法拍卖平台公开拍卖两架庞巴迪 CRJ-200 的喷气客机,由于民用航空器已经脱离适航状态,市场一般售价 1.33 亿元的飞机起拍价降为 265.3 万元、257.5 万元,但即使如此,也依然无人问津。^[1]同月,四川纵横航空有限公司的一架湾流 G550 公务机在阿里司法拍卖平台开始拍卖,该架公务机起拍价为 1.15 亿元,评估价为 1.65 亿元,但是最终无人问津导致流拍。^[2]这样的结果造成了民用航空器的价值贬损,不仅使得司法执行失败,而且还有可能进一步激化纠纷。

造成上述司法执行失败的原因,就在于有关司法机关在司法执行中,对民用航空器的属性及相关国际民航公约了解不足,导致处于司法保全或者司法执行中的民用航空器无法得到有效的维修和维护,使得市场对于民用航空器的安全性存在疑虑,进而导致其价格贬损。鉴于近些年来

如前述案例的类似风险在我国显著增多,以及民用航空器与民用航空活动在法律、国际公约上的特殊性,笔者就民用航空器司法保全与司法执行中的几个关键问题进行探讨。

一、民用航空器司法保全与司法执行中的国际规则概述

对于跨境交易中所涉及的民用航空器的司法保全与司法执行,既要关注我国加入的国际公约,避免违反我国所需要承担的国际义务;又要关注民用航空器的适航管理,避免由于执行不当造成其价值大幅贬损,从而导致执行困难。

(一)跨境民用航空器交易的国际规则

世界上大部分民用航空活动是基于商业目的而开展,航空公司从成本与收益考虑,在满足监管机关所要求的自有民用航空器数量的前提下,一般采取经营租赁或者融资租赁的方式来获得民用航空器,从而实现有限成本的效用最大

收稿日期:2024-02-07

基金项目:中国民用航空局安全能力建设项目“IDERA 备案与中国民航持续安全法律问题研究”(X242146903609)

作者简介:李亚凝(1983—),男,山东德州人,研究员,法学博士,硕士生导师,主要从事国际航空法研究。

E-mail:daneenlee@hotmail.com

化。^[3]由于能够设计和制造民用航空器的国家屈指可数,民用航空器的交易往往是跨境交易,不同国家的法律和政策显著影响民用航空器交易的税费。鉴于跨境交易的复杂性和高价值性,国际社会逐渐对于交易规则达成共识,并且逐步从国内立法向国际统一立法迈进。

第一,考虑到第二次世界大战结束之后国际民用航空业的发展,以及民用航空器权利需要获得国际性承认的迫切性,各国于1948年6月19日订立《国际承认航空器权利公约》,开启了民用航空器权利国际保护的先河。《国际承认航空器权利公约》依托各国国内法建立民用航空器权利登记制度,并且各国互相承认彼此所登记的权利。^[4]例如,我国《民用航空法》中包括所有权、占有权、抵押权以及优先权在内的民用航空器权利,一经登记,即为《国际承认航空器权利公约》各缔约国所承认。

第二,随着跨境航空器交易的复杂化,建立国际统一立法的需求逐渐增强,《国际承认航空器权利公约》越来越难以适应现实需求。2001年11月16日,各国订立《移动设备国际利益公约》(以下简称《开普敦公约》)与《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》(以下简称《航空器议定书》),采用设立国际统一的民用航空器权利登记机构,并在所有缔约国得到承认的方式来进一步保护跨境民用航空器交易。《开普敦公约》基本上已经取代了《国际承认航空器权利公约》^[5],并且在世界范围内获得了巨大成功。

《开普敦公约》采用了“公约+议定书”模式,对移动设备进行概括性的规定,提供了一个“制度框架”,而对包括航空器、列车等在内的特定的移动设备,则是由相关的议定书来规定。由《开普敦公约》和《航空器议定书》所建立起来的开普敦公约体系,规定了较为详细的债权人权利救济制度,从而减少了交易的不确定性,增强了债权人的信心,因为债务人不用提供巨额的担保,从而降低了交易成本。^[6]虽然《开普敦公约》仅规定了担保合同、附条件的买卖合同以及租赁合同当事人的权利和义务,考虑到民用航空器交易的特殊性,《航空器议定书》将预期买卖合同和买卖合同当事人的权利和义务也纳入其中。

(二)民用航空器的适航管理

第一,国际适航标准发展的历史。根据《国际民用航空公约》(以下简称《芝加哥公约》),1949年3月1日,国际民航组织理事会制定了《航空器适航的标准和建议措施》,作为《芝加哥公约》的附件8,但此时各国对于适航标准还存在争议。1953年6月,国际民航组织大会第7届会议批准了理事会和航行委员会对适航政策进行一次基础性研究的提议。1956年,在充分研究的基础上,国际民航组织抛弃了国际民航分类审定的原则,建立了概括性标准,这些标准为各国所承认。适航证制度达到了保护其他航空器、第三者和财产的目的。1972年3月15日,国际民航组织理事会认为国际适航标准的目的是供国家主管部门采用而规定的最低适航水平,《航空器适航的标准和建议措施》中所规定的适航技术标准必须以概括性的规范形式写出,它阐述的是目的,而不是实现这些目的的方法。所以,国家可以制定适航规范,作为其审定每架航空器的适航基础。

第二,初始适航与持续适航。民用航空器利用空气动力原理从事长距离交通运输,是凝聚了高科技的交通运输工具。为了保障运输过程中人员与财产安全,民航行业仿照海运行业建立了民用航空产品适航审定制度,包含初始适航审定与持续适航审定,以行政许可的方式覆盖了民用航空产品的设计、生产、运行安全。《芝加哥公约》规定从事国际航行的每架航空器,应具备有该航空器登记国发给或核准的适航证,并且在从事国际航行时携带。正因为有了适航审定制度,民用航空器飞行活动的安全性才能得到各个国家的认可,这也是民用航空器的价值基础。

在民用航空领域,适航包括初始适航和持续适航,初始适航是指“航空器、发动机、螺旋桨或部件符合其经批准的设计并处于安全运行状态的状况”。持续适航是“使航空器、发动机、螺旋桨或部件符合适用的适航要求并且在其整个使用寿命期间处于安全运行状态的一套过程”。简而言之,初始适航的目的在于保证民用航空产品在设计、制造阶段的安全性;而持续适航则是保证民用航空产品在运行过程中,能够持续符合民用航空产品在设计、制造阶段的安全性。^[7]对于

安全性,国际民航组织采用了“可接受的安全水平”的表述,即不要求绝对的安全,而是综合考虑各方面的因素,实现安全与其他价值的平衡。

二、跨境民用航空器交易违约的判定

(一)两大法系对于交易违约的不同判定

权利救济制度的开始是违约,大陆法系与英美法系对违约这一概念的界定并不相同,这主要体现在合同法的默认规则方面。大陆法系采用概括性的描述来界定违约,符合该特征即可认定为违约,即只要出现了相应情形就构成违约。这种立法选择使得合同各方达成了抽象的共识,从而在具体的合同中仅规定抽象共识之外的违约情形。英美法系详细列举了违约的具体情形,如果出现了事先没有约定可能导致违约的事项,就很难认定为违约。这种具体的共识,使得合同各方更愿意在合同中详细列举违约的情形。^[8]两大法系的立法风格区别,实际上已经对于跨境民用航空器交易构成了国别法风险,这正是国际公约需要解决的问题。

(二)《开普敦公约》与《航空器议定书》对于交易违约的判定

作为承租人的航空公司因为遭遇商业风险出现了支付租金困难的情况,此时是否能够以不可抗力为由来证明缓缴租金的合法性?答案是否定的,这是由于在跨境民用航空器交易过程中,一般都会约定无论出现任何情况,债务人都具有缴纳租金的义务。这种约定与《开普敦公约》对于违约的判定是密不可分的。《开普敦公约》第11条专门规定了“不履行”的标准,采用了双重标准:一是债权人与债务人有自行约定的不履行情形的自由;二是规定在没有约定的情况下,以是否“严重剥夺债权人根据约定有权享有的期望的不履行”作为判定“不履行”的标准。这体现了《开普敦公约》弥合大陆法系与英美法系的特点,该制度基本可以与我国《民法典》第三编相关违约责任的判定相衔接。在目前跨境民用航空器交易的实践中,由于卖方、出租方以及融资方一般来自英美法系,因此,交易各方一般选

用域外法(常见的有美国华盛顿州法、美国纽约法、英国法、爱尔兰法等),此时,在判定是否违约的时候,还需要认真查明外国法。^①

三、跨境民用航空器交易违约救济方法与我国制度的衔接分析

(一)公力救济方法

由于民用航空器价格昂贵,相关的维护费用、租金、利息等亦不菲,如果纠纷长期得不到解决,交易各方的损失将是巨大的。《开普敦公约》建立了“最终裁决前的救济(Relief pending final determination)”制度,希望推动各个缔约国采用较为快速的方法来对违约事项进行救济,究其本质,属于司法保全制度。《开普敦公约》之所以将其称之为“最终裁决前的救济”,原因在于跨境民用航空器交易各方身处不同法域,通常为了避税等一系列降低成本的目的,会安排相对复杂的交易结构,一旦发生合同纠纷,需要尊重合同准据法与法院地法。因此,《开普敦公约》仅对司法保全的规则进行了规定,对于后续的司法程序则是交由合同各方进行约定,以及法院地进行裁判。这项制度使得债权人无须等待漫长的司法审判程序,就可以得到司法保全的保护,从而增强了债权人的信心。由于司法机关尚未对案件做出最终结论,因此对于财产的司法保全需要特别谨慎,要顾及债权人与债务人之间的平衡。

第一,实施公力救济的前提。发生跨境航空器交易纠纷后,司法机关做出最终生效司法裁判前,依据《开普敦公约》第13条规定,债权人可以申请法院行使保全、占有、出租民用航空器,出租和管理相关收益,以保护自身利益。根据跨境民用航空器交易的特征,《航空器议定书》添加了“销售”和“使用销售收益”,从而将跨境民用航空器的买卖合同也纳入国际公约的保护之中。

为了平衡债权人与债务人、其他利害关系人的利益,在规定了债权人可以行使救济权利的同时,《开普敦公约》第13条也规定如果债权人存在违反《开普敦公约》以及《航空器议定书》义务,

^① 我国《涉外民事关系法律适用法》第10条规定:“涉外民事关系适用的外国法律,由人民法院、仲裁机构或者行政机关查明。当事人选择适用外国法律的,应当提供该国法律。不能查明外国法律或者该国法律没有规定的,适用中华人民共和国法律。”

或者在司法机关做出最终生效司法裁判前,其主张不能成立,司法机关可以采取相应的措施保护债务人、其他利害关系人。但是这一规定显然会增加跨境民用航空器债权人的不确定性,因此,《航空器议定书》第10条第5款规定债权人、债务人或其他利害关系人可以书面约定排除法院对债务人、其他利害关系人的保护。

第二,公力救济办法与我国司法制度的衔接。首先,虽然《开普敦公约》与《航空器议定书》所规定的司法保全制度与我国《民事诉讼法》及其司法解释存在些许不同,但是司法机关在实施司法保全过程中,需要履行国际公约义务,这与《民事诉讼法》第267条“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的,适用该国际条约的规定,但中华人民共和国声明保留的条款除外”的规则相符。其次,我国《民事诉讼法》第103条规定“人民法院采取保全措施,可以责令申请人提供担保,申请人不提供担保的,裁定驳回申请”。但是在处理涉及《开普敦公约》与《航空器议定书》相关的跨境民用航空器保全过程中,需要注意除非出现了债权人违反《开普敦公约》与《航空器议定书》义务的情况(常见的债权人违约是违反《航空器议定书》债务人使用航空器的“安享权”),以及债权人的主张不能成立的,否则不建议要求债权人提供担保。这也符合《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第152条“情况特殊的,人民法院可以酌情处理”的规定。^①再次,即使法院发现债权人有违反《开普敦公约》与《航空器议定书》义务的情况,也不建议立即开始实施保护债务人的行为,还需要查明合同各方是否依据《航空器议定书》第10条第5款的规定,排除了法院对债务人、其他利害关系人的保护。^[9]例如,在跨境民用航空器租赁过程中,双方经常会约定债务人放弃部分追索权,以换取更加优惠租金的条款。此时,该追索权即为债务人自愿放弃。又次,《开普敦公约》与《航空器议定书》还为司法保全设计了《不可撤销注销登记和出口请求许可

书》制度。债务人向债权人出具《不可撤销注销登记和出口请求许可书》,并将该文书在债务人所在地的民航主管部门备案。一旦出现“不履行”的情况,债权人可以依据《不可撤销注销登记和出口请求许可书》,向债务人所在地的政府申请注销民用航空器的国籍,并将其出口。缔约国政府在履行协助义务时,应当查明是否做出了司法前置的保留,即需要缔约国司法机关确认后,行政机关才能进行相应的协助。最后,在使用公力救济的司法保全方面,特别需要注意对民用航空器的适航性保护。除了极少数不用于民用航空活动的航空器(例如摆放在博物馆的航空器)之外,大部分民用航空器都将用于民用航空活动,一旦民用航空器丧失适航性,一方面意味着其无法进行正常的飞行,价值将会大打折扣;另一方面恢复适航需要进行大量的实验,部分实验甚至要在海外才能完成。

(二)私力救济方法

国别法风险是跨境航空器交易的风险之一,无论是《国际承认航空器权利公约》,还是《开普敦公约》,都致力于解决这一问题。因此,能够促进跨境民用航空器合同交易方达成合意,进而无须借助相关国家的国内法而快速解决纠纷,就可以避开国别法的适用。这实际上就涉及私力救济的问题。私力救济的历史非常漫长,通常表现为利益遭受损害者不借助社会控制所实施的任何行动。考虑到担保权人并非是民用航空器的真正所有权人,而附条件卖方和出租人是民用航空器的真正所有权人,因此,《开普敦公约》区分了担保权人、附条件卖方与出租人的救济方式。

第一,担保权人的私力救济方法。救济方法之一是占有、出租、出售民用航空器或者收取其收益。该救济方式具有两大特点:一是合同当事人在发生纠纷前约定救济方法;二是担保权人并不直接享有民用航空器的所有权,而是占有、出租、出售民用航空器或者收取其收益。在我国,采用私力救济需要得到法院同意。在发生违约

^① 《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第152条规定:“人民法院依照民事诉讼法第103条、第104条规定,在采取诉前保全、诉讼保全措施时,责令利害关系人或者当事人提供担保的,应当书面通知。利害关系人申请诉前保全的,应当提供担保。申请诉前财产保全的,应当提供相当于请求保全数额的担保;情况特殊的,人民法院可以酌情处理。申请诉前行为保全的,担保的数额由人民法院根据案件的具体情况决定。”

情形后,当事人可以依据之前的约定进行私力救济。世界各国对于私力救济的立法态度不一,从最大化适用目的出发,《开普敦公约》并不强制要求统一的适用方式,而是在第54条规定“债权人依据本公约任何条款可以获得、但条款中并未明示要求必须向法院申请的任何救济,是否必须经过法院同意后方可施行”,因此,如果缔约国做出了该声明,则担保权人就不能采用私力救济。

2008年,《全国人民代表大会常务委员会关于批准〈移动设备国际利益公约〉和〈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〉的决定》(以下简称《决定》)“对《公约》第54条第2款声明:债权人依据《公约》任何条款可以获得但条款中并未明确要求必须向法院申请的任何救济,必须经过中华人民共和国人民法院同意后方可施行”,因此,如果我国债务人出现了违约情况,即使双方进行了约定,仍然需要我国法院同意,才能施行相关救济。笔者认为,这种要求法院进行确认的程序,并不会影响私力救济的本质,而仅仅是确认该救济方式不会违反当事国的国内强制性规定。由于《开普敦公约》第39条规定“本公约不影响国家或国家实体、政府间组织或其他公共服务的私人提供者依照该国法律扣留或扣押标的物,以向此种实体、组织或提供者支付与使用该标的物或另一标的物的服务直接有关的欠款的权利”,我国也对此条进行了声明。

债权人不得在我国出租民用航空器。债权人在行使《开普敦公约》第8条所规定的占有、出租、出售民用航空器或者收取其收益的时候,需要确认缔约国是否对于《开普敦公约》第54条进行了声明,即缔约国是否声明担保权益人不得在该国领土内出租该标的物,如果缔约国声明了此项,则债权人就不可以在该国领土内出租争议的民用航空器。我国《决定》对此做出声明:“用于担保的标的物位于中华人民共和国境内的,担保权人不得在中华人民共和国境内出租该标的物”。^①之所以进行此项保留,原因在于我国《民法典》继承《担保法》《物权法》的立法宗旨,担保权人仅具有就担保物拍卖、变卖后优先受偿的权

利,并不具有处分担保物的权利。

法院需要确认债务人在纠纷发生前具有同意债权人救济的意思表示。该私力救济的前提是“担保人过去任何时候已经同意的限度”^②,时间维度上必须是在发生争议前债务人做出的承诺。这种承诺一般会规定于合同正文,或者规定于合同附件之中,或者独立出具承诺书。该种承诺大多附有条件,法院在确认救济的时候,需要仔细核对是否满足相应的条件要求。

债务人清偿后担保即解除。在发生不履行的情况之后到作为担保物的民用航空器出售之前的时间内,担保人、其他利害关系人可以全额支付相应金额,从而解除担保。但是如果担保权人已经将民用航空器出租的,则担保人不得对抗承租人的权利。此条与我国《民法典》对于解除担保的规定一致,即债务人在履行清偿义务后,担保即告解除。但是,如果担保权人行使救济权,已经将民用航空器出租给其他人,此时担保人即使已经履行了清偿义务,但是也不能对抗承租人的权利。

救济方法之二是取得航空器所有权。该救济方式具有两大特点:一是合同当事人在发生纠纷后约定救济方法;二是该救济方法将民用航空器所有权转移给债权人。在我国,实施此救济方法债权人需要向法院申请裁定。由于我国声明债权人依据《开普敦公约》任何条款可以获得但条款中并未明确要求必须向法院申请的任何救济,必须经过中华人民共和国人民法院同意后方可施行。因此,虽然合同当事人在发生纠纷后达成了此项救济方法的合意,但是还需要经过我国法院的同意才可以实施。根据《民事诉讼法》第157条,法院如果同意跨境民用航空器交易各方达成该救济方法,应当出具裁定。

《开普敦公约》第9条所规定的救济方式是担保人需要将民用航空器转移给担保权人,从而实现担保权人的权利。我国《民事诉讼法》第203条和第204条规定了实现担保物权的制度,法院可以以该制度为基础,来进行相关权利保护。该制度在执行方法上仍然是拍卖、变卖担保

^① 《航空器议定书》将此扩展到预期买卖合同和买卖合同当事人的权利和义务。

^② 同上。

财产。我国《民法典》第428条规定：“质权人在债务履行期限届满前，与出质人约定债务人不履行到期债务时质押财产归债权人所有的，只能依法就质押财产优先受偿。”实际上，《开普敦公约》并未对于“流质契约”的规定进行突破，原因在于法院在审查担保人诉求时，法院需要权衡民用航空器的金额与相应的债务金额相当，才允许将民用航空器转移给担保人。在发生不履行的情况之后到法院发出转移民用航空器令状之前的时间内，担保人、其他利害关系人可以全额支付相应金额，从而解除担保。但是如果担保权人已经将民用航空器出租的，则担保人不得对抗承租人的权利。另外，当应担保权人的申请，担保人将其财产转移给第三人的时候，第三人的权利可以对抗担保权人之后的担保权。

第二，附条件卖方与出租人的私力救济方法。由于附条件卖方与出租人是民用航空器的所有人，因此，《开普敦公约》对于附条件卖方与出租人的救济方案较为简单。附条件卖方与出租人无须对方的同意，即可行使其救济权利。但是，在北美地区，附条件卖方与出租人通常被视为担保权人，在这种情况下，需要根据合同准据法进行判定。一是债权人需要向法院申请。该种救济方案需要查明缔约国是否对于《开普敦公约》第54条进行声明，由于我国《决定》规定“债权人依据《公约》任何条款可以获得但条款中并未明确要求必须向法院申请的任何救济，必须经过中华人民共和国人民法院同意后方可施行”，因此，附条件卖方与出租人在我国提出对于债务人的相关主张，需要经过法院同意。二是债权人占有或者控制民用航空器。该种救济方式为担保权人占有或者控制民用航空器，这是基于《开普敦公约》和《航空器议定书》对于附条件卖方与出租人对于作为民法上物的权利的认可。

第三，准据法的适用条件。《开普敦公约》在规定了上述救济方式后，还允许跨境民用航空器的交易采用准据法的救济方法，但是需要满足以下条件：一是需要以商业上合理的方式行使救济权；二是需要将采取救济的方式进行预先通知；三是担保权人取得出售标的物的收益；四是债务人取得超出部分的收益；五是需要对于担保人进行相应的保护等。这项规定实际上是一个制度

生成机制，《开普敦公约》和《航空器议定书》虽然规定了相应的救济措施，但是这些救济措施与缔约国国内法的救济措施并不是互相排斥的，而是兼容的关系，这就增强了《开普敦公约》和《航空器议定书》的适用性。

（三）民用航空器合同一方破产时的救济

《航空器议定书》中所规定的“与破产有关的事件”是一个涵盖较广的概念，既包括破产程序的开始，又包括债务人拒绝债权人所提出的权利主张。不同于一般违约，一旦债务人进入“与破产有关的事件”，债权人所面临的风险会更加具体^[10]，所需要实施的救济也更加迫切。对此，《航空器议定书》确立了两种不同的救济方法。

第一，A方案：较为严格的救济方法。一旦债务人处于破产状态，破产管理人或者债务人应当在等待期终止之日，将民用航空器交由债权人占有。例如，我国《决定》明确对《航空器议定书》定义的所有破产程序适用《航空器议定书》第11条方案A，等待期为60天。在60日内，破产管理人或者债务人需要根据合同约定保全、维护航空器标的物并保持其价值。在此期间，为了保全、维护航空器标的物并保持其价值，破产管理人或者债务人可以安排使用。这与我国《最高人民法院关于人民法院民事执行中查封、扣押、冻结财产的规定》第10条“由人民法院指定被执行人保管的财产，如果继续使用对该财产的价值无重大影响，可以允许被执行人继续使用”的规定是相一致的。并且，债权人有权获得准据法所规定的相关临时救济措施。当然，还需要注意破产管理人所拥有的对于合同是否要继续履行的意思表示，如果其表示将会继续履行合同，就可以继续占有民用航空器。

由于民用航空器具有国籍，因此，债权人在通知民用航空器登记国相关机关时，相关机关应当在5个工作日内协助注销国籍并且出口到指定国家或者地区。^[11]另外，在债权人实现自己权利的时候，还需要注意缔约国所声明的“无须登记即具有优先权的权利”。例如，我国《决定》中明确依照中华人民共和国法律优先于有担保的债权人的全部非约定权利或者利益无须登记即可优先于已经登记的国际利益，包括但不限于破产费用和共益债务请求权，职工工资和产生于该

民用航空器被抵押、质押或留置之前的税款,援救该民用航空器的报酬请求权,保管维护该民用航空器的必须费用请求权等。

第二,B方案:较为宽松的救济方法。一旦债务人发生与破产有关的事件,债权人会对破产管理人或者债务人进行询问,确认其是否愿意消除不履行的情况,或者按照准据法让债权人占有民用航空器。如果债务人选择了按照准据法允许债权人占有民用航空器,法院可以依据准据法要求采取任何附加措施或者提供任何附加保证。如果破产管理人或者债务人不回复,或者未履行承诺,法院可以准许债权人按照法院酌情指定的条件取得对航空器标的物的占有,并可以要求采取任何附加措施或者提供任何附加保证。另外,在法院对有关请求和国际利益做出判决之前,不得出售航空器标的物。

四、对于《民事强制执行法》的建议

跨境民用航空器交易具有国际性,一旦发生违约或者破产事件,相关的救济方法需要遵循国际公约的规定。我国作为民航大国、国际民航组织一类理事国,必须严格遵守相关国际公约的规定,这也是中国坚定维护以联合国为核心的国际体系,坚定维护以国际法为基础的国际秩序的必然要求。笔者提出以下完善建议。

第一,在《民事强制执行法》及相关司法解释中增加有关于跨境民用航空器司法保全的程序规定。在程序方面,《开普敦公约》和《航空器议定书》规定了关于跨境航空器交易的诸多救济措施,与此同时,也与缔约国的相关程序法进行了衔接。特别是在公力救济与私力救济方面,鉴于各国国情不同,采用了选择模式。我国《决定》中声明,如果采取《开普敦公约》中的救济方法,需要得到我国法院的同意。我国《决定》中的后续声明规定了相应的程序,对于保全有关的标的物及其价值,占有、控制或者监管该标的物,冻结该

标的物,需要我国法院在10天内做出裁定并立即开始执行;对于出租或者管理该标的物和由此产生的收益,销售和使用销售收益则需要30天内做出裁定并立即开始执行^①。由于我国目前尚未出现过相应的案件,司法机关没有相应经验。当前,我国《民事强制执行法》正在立法过程之中,应当加强与相关国际公约的衔接规定。建议增加相关内容:

债权人基于《开普敦公约》和《航空器议定书》要求人民法院保全有关标的物及其价值,占有、控制或者监管该标的物,冻结该标的物的,按照以下情形处理:

人民法院审查后认为债权人存在违约情况,或者债权人主张不能成立的,可以施加其认为必要的条件以保护债务人和利害关系人;人民法院审查后认为债务人存在违约情况的,应当支持债权人的保全申请。人民法院在10日内做出裁定并立即开始执行。债权人基于《开普敦公约》和《航空器议定书》要求对于出租或者管理该标的物和由此产生的收益,销售和使用销售收益的,参照第一款,在30日内做出裁定并立即开始执行。

第二,在《民事强制执行法》及相关司法解释中增加有关与跨境民用航空器价值维持的规定。一方面,民用航空器作为持续使用的交通工具,需要持续使用方可维护、保持其适航性。在我国既有的关于拍卖民用航空器的案件中,集中体现的问题在于在查封、扣押民用航空器过程中,部分或者全部禁止了基于保持适航性为目的的民用航空器维修,使得民用航空器价值大幅贬损,给后续的执行带来很大困难。因此,建议在《民事强制执行法》中增加一条:

在查封、扣押民用航空器过程中,应当允许对于民用航空器进行适航维护,保证其

^① 《开普敦公约》第13条最终裁决前的救济:在不违反缔约国根据第55条可能做出声明的情况下,缔约国应当保证,已举出证据证明债务人不履行债务的债权人,在其权利主张获得最终裁决之前按债务人此前任何时候的同意,可以通过向法院申请下列一种或几种令状的形式获得快速救济,包括(a)保全有关的标的物及其价值;(b)占有、控制或者监管该标的物;(c)冻结该标的物;(d)出租或者管理该标的物和由此产生的收益,但(a)至(c)项涵盖的情况除外。《航空器议定书》第10条第3款规定公约第13条第1款在(d)项之后增加下述条款后适用:(e)如果债务人和债权人在任何时间专门同意,销售和使用销售收益。

价值不贬损。

另一方面,民用航空器是劳动工具,通过开展民用航空活动,能够产生相应的收益。目前我国《最高人民法院关于人民法院民事执行中查封、扣押、冻结财产的规定》对于由人民法院保管或者委托第三人、申请执行人保管的,保管人不得使用,而对于仅规定由人民法院指定被执行人保管的财产,如果继续使用对该财产的价值无重大影响,可以允许被执行人继续使用。在实践中,具备运行许可的第三人在保管民用航空器过程中无法使用民用航空器,使得民用航空器的运行价值无法得到发挥,在一定程度上影响了后续执行效果。建议《民事强制执行法》中增加一条:

委托第三人保管的民用航空器,如果使用该财产的价值无重大影响,可以允许第三人使用。第三人使用保管民用航空器的,扣除其相应的运营成本,收益归申请执行人所有。

第三,在《民事强制执行法》及相关司法解释

中完善制度建设,扩大国内法域外适用。《开普敦公约》和《航空器议定书》规定了在满足相应条件的前提下,跨境民用航空器合同相关方选择适用缔约国国内法的规定。这为我国国内法的域外适用提供了机会,我国司法机关不仅需要增强对国际公约、域外法的掌握与了解,特别是把握违约、破产等相关概念,还应当积极利用连接点,推动扩大中国法在跨境民用航空器交易司法保全与司法执行中的运用。首先,对于跨境民用航空器交易的司法保全,应当在尽可能短的时间内做出裁定,并开始执行,从而使债权人获得最迅速的救济。其次,建议适时撤回我国《决定》中对《公约》第54条第1款“用于担保的标的物位于中华人民共和国境内的,担保权人不得在中华人民共和国境内出租该标的物”的声明,扩展债权人可以得到救济的渠道。最后,由于债权人使用“最终裁决前的救济”之后,将会面临着最终司法裁判以及执行,因此,建议增强司法保全与后续司法执行的衔接,加快执行期限,拓宽救济渠道。

参考文献:

- [1]潇湘晨报官方百家号. 流拍后再上架! 江苏这家法院拍卖两架飞机,为何起拍价仅257万? [EB/OL]. (2022-05-24) [2022-07-15]. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1733698266165859711&wfr=spider&for=pc>.
- [2]中国青年网. 原价5.6亿打3折拍卖! 甘肃前首富两架豪华飞机流拍[EB/OL]. (2021-07-18) [2022-08-01]. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1705623801175240449&wfr=spider&for=pc>.
- [3]JOHN T S. Obtaining title and financing transport category aircraft: national and international implications[J]. *Journal of Air Law and Commerce*, 1985(50):191-218.
- [4]PATRICK H. New protocols and the financing of aircraft engines[J]. *Air and Space Lawyer*, 2006:16-19.
- [5]LORNE S C. The 2001 cape town convention on international interests in mobile equipment and aircraft equipment protocol: internationalising asset-based financing principles for the acquisition of aircraft and engines[Z]. *Journal of Air Law and Commerce*, Winter 2004:3-19.
- [6]MARK J S. The “cape town approach”: a new method of making international law[J]. *Columbia Journal of Transnational Law*, 2006:339-376.
- [7]DEMPSEY P S. Compliance & Enforcement in International Law: Achieving Global Uniformity in Aviation Safety[J]. *North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation*, Fall, 2004:1-30.
- [8]CURTIS B. Default rules, penalty default rules, and new formalism[J]. *Florida State University Law Review*, Spring, 2006:683-700.
- [9]JOLYN A Y Q. Rationalizing the cape town convention and aircraft protocol’s first-to-register rule and its exceptions in the context of aviation finance[J]. *Journal of Air Law and Commerce*, Fall 2014:499-564.
- [10]SUSAN J R, JEFF C, WALTER D S, et al. International secured transactions and insolvency[J]. *International Lawyer*, 2006(2):381-392.
- [11]ROY G. Asset identification under the cape town convention and protocols[J]. *Law and Contemporary Problems*, 2018(1):135-153.

(责任编辑:周新颜)