



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2017 - 2018

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

της Κωνσταντίνας Καλαμάτα του Γεωργίου

A.M. : 7340012317004

**Η Σύμβαση Κέιπ Τάουν για τις διεθνείς εμπράγματα ασφάλειες επί κινητού
εξοπλισμού μεγάλης αξίας και το Πρωτόκολλο για τον εξοπλισμό αεροσκαφών**

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ

Ελένη Μουσταΐρα

Ανδρέας Χέλμης

Φίλιππος Βασιλόγιαννης

Αθήνα, Νοέμβριος 2018

Copyright © Κωνσταντίνα Καλαμάτα, 2018

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

ABSTRACT

The Cape Town Convention is a uniform law instrument initiated by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT). It is one of the most recent instruments, but has become one of the most successful. The Base Convention and the Aircraft Protocol entered into force in 2006. The Convention has 70 Contracting States and the Aircraft Protocol has 63 States Parties (besides the European Union as the Regional Economic Integration Organization being a Party to both instruments).

The Cape Town Convention does not provide only a set of uniform rules to be applied by the courts of the States Parties. The mechanisms existing for its implementation and enforcement make the Cape Town Convention an operating institution by itself. One of the mechanisms is the International Registry established under each Protocol for the asset covered by the Protocol. Another mechanism relevant to the Aircraft Protocol is the reference in the Aircraft Sector Understanding (ASU) of the Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD). The ASU provides for the agreement among the export credit agencies on the conditions that they can offer and approves a beneficial treatment of the debtor in a State Party to the Cape Town Convention, as long as certain conditions are satisfied and the Convention is found to be implemented effectively in the relevant State. In addition, effectiveness of the implementation of the Cape Town Convention is monitored by the Aviation Working Party (AWP) which is a private body originally formed to provide the drafters with expertise in aircraft financing. Now, it has become an organization to promote ratification of the Convention and to monitor the implementation within the States Parties.

Key words: Security interests, title-reservation agreements, leasing, harmonization, priority rules, dual structure, remedies, system of declarations.

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν για τις διεθνείς εμπράγματα ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού αεροσκαφών, αποτελεί ένα από τα πιο πρωτοποριακά κείμενα ουσιαστικού δικαίου, σχεδιασμένο για την διευκόλυνση των χρηματοδοτήσεων επί αεροσκαφών. Η Σύμβαση, θεσπίζοντας κανόνες που ενισχύουν την προβλεψιμότητα και οδηγούν στην μείωση των κινδύνων για τους χρηματοδότες προάγει τις χρηματοδοτήσεις επί του κινητού εξοπλισμού αεροσκαφών μειώνοντας το κόστος της χρηματο-

δότησης. Πρόκειται για ένα νομικό κείμενο ευνοϊκό προς τον πιστωτή αφού προβλέπει διάφορα ένδικα μέσα προστασίας υπέρ αυτού σε περίπτωση αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων του οφειλέτη. Η Σύμβαση ιδρύοντας ένα πολύπλοκο σύστημα δηλώσεων, δίνει την ευχέρεια στα Κράτη να επικυρώσουν την Σύμβαση αποκλείοντας την εφαρμογή των διατάξεων που έρχονται σε αντίθεση με ρυθμίσεις του εσωτερικού εθνικού τους δικαίου. Αποτελεί ένα νομικό κείμενο εναρμόνισης του διεθνούς εμπορικού δικαίου το οποίο κατάφερε να εισχωρήσει σε νομικά ζητήματα ουσιαστικού δικαίου που θεωρούνταν παραδοσιακά ως εγγενώς εθνικά όπως είναι εκείνα που άπτονται του εμπράγματος και πτωχευτικού δικαίου.

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	8
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ	13
ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	13
1. Θεμελιώδεις αρχές και χαρακτηριστικά.....	13
1.1 Οι αρχές της Σύμβασης.....	13
1.2 Βασικά χαρακτηριστικά του Πρωτοκόλλου.....	15
2. Δομή και περιεχόμενο της Σύμβασης.....	16
2.1 Νέα πρωτοποριακή μέθοδος στην σύνταξη Διεθνών Συνθηκών.....	16
2.2 Λόγοι υιοθέτησης της προσέγγισης «διπλής δομής».....	18
2.3. Αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής.....	19
2.4. Υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής.....	19
2.5. Εσωτερικές Συναλλαγές.....	20
2.6. Ειδικές κανόνες για τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται από Δημόσιες Υπηρεσίες.....	21
3. Η θεσμοθέτηση της διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας.....	21
3.1 Αυτόνομη διεθνής ασφάλεια.....	21
3.2. Κατηγορίες συμφωνιών που συστήνουν εμπράγματες ασφάλειες.....	23
3.2.1 Σύμβαση παροχής εμπράγματης ασφάλειας.....	23
3.2.2 Σύμβαση πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας.....	24
3.2.3 Σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης.....	25
4. Το Διεθνές Μητρώο.....	26
4.1 Γενικά χαρακτηριστικά.....	26
4.2 Σύστημα Καταχώρισης των διεθνών ασφαλειών.....	28
4.2.1 Σύστημα καταθέσεως σημειώσεων.....	28
4.2.2 Πλεονεκτήματα του «συστήματος καταχώρισης πληροφοριών».....	29
4.2.3 Διεθνές Νηολόγιο: Ένα πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα καταχώρισης.....	30
4.2.4 Ο ρόλος του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας ως Εποπτεύουσας Αρχής.....	31
5. Ένδικα μέσα προστασίας του δανειστή.....	31
5.1 Η Σύμβαση χρηματοδότησης ως τίτλος εκτελεστός.....	31
5.2 Προβλεπόμενα από την Σύμβαση ένδικα βοηθήματα σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του οφειλέτη.....	32
5.2.1 Γεγονότα που συνιστούν αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων.....	32
5.2.2 Ένδικα βοηθήματα δανειστή σε σύμβαση παροχής εμπράγματης ασφάλειας.....	33
5.2.3 Ένδικα βοηθήματα του υπό όρους πωλητή ή εκμισθωτή.....	34
5.3 Τα Ένδικα βοηθήματα του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου περί διαγραφής και εξαγωγής του αεροσκάφους.....	34

5. 4 Ένδικα βοηθήματα σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας.	37
5.5 Επείγοντα μέτρα προσωρινής ρύθμισης.....	38
6. Κανόνες προτεραιότητας	43
6.1 Βασικοί κανόνες προτεραιότητας μεταξύ «συντρεχουσών» διεθνών εμπράγματων ασφαλειών	43
6.2 Κανόνες προτεραιότητας στην διαδικασία αφερεγγυότητας.	44
6.3.Εξαιρέσεις από τους βασικούς κανόνες προτεραιότητας του άρθ.29	45
6.3.1.Ανταγωνιστικά δικαιώματα μεταξύ πιστωτή και αγοραστή αντικειμένου αεροσκάφους- Προτεραιότητα στον αγοραστή εξοπλισμού.....	45
6.3.2 Ανταγωνιστικά δικαιώματα μεταξύ πωλητή με επιφύλαξη κυριότητας και πιστωτή εμπράγματης ασφάλειας- Προτεραιότητα στον αγοραστή υπό τον όρο επιφύλαξης κυριότητας.....	46
6.3.3 Εμπράγματα δικαιώματα που συντρέχουν με εσωτερική συναλλαγή	47
6.3.4 Εμπράγματα δικαιώματα που «συντρέχουν» με μη-διεθνείς εμπράγματα ασφαλείες	47
6.3.5 Εμπράγματα δικαιώματα που «συντρέχουν» με προϊόντα αποζημίωσης	48
7. Σύστημα δηλώσεων	49
7.1 Γενικές παρατηρήσεις	49
7.2 Κατηγορίες δηλώσεων	49
7.2.1 Προαιρετικές δηλώσεις (opt-in declarations)	49
7.2.2 Υποχρεωτικές δηλώσεις (opt-out declarations)	50
7.2.3 Δηλώσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις (qualifying declarations) σύμφωνα με την Συμφωνία στον Τομέα των Αεροσκαφών (ASU)	51
7.3 Κράτη που δεν έχουν προβεί στις απαιτούμενες δηλώσεις.	52
7.4 Κράτη που δεν έχουν επικυρώσει το Αεροναυτικό Πρωτόκολλο.	53
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	54
8. Σχέση της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν με άλλες Διεθνείς Συνθήκες	54
8.1 Η Σύμβαση της Γενεύης για την Διεθνή Αναγνώριση Δικαιωμάτων επί Αεροσκαφών	54
8.2 Η Σύμβαση του UNIDROIT για την Διεθνή Χρηματοδοτική Μίσθωση.....	56
8.3 Σύμβαση της Ρώμης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τη συντηρητική κατάσχεση αεροσκαφών.	57
8.4 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την Εκχώρηση των Απαιτήσεων στο Διεθνές Εμπόριο.....	57
9. Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν και η Ευρωπαϊκή Ένωση	58
9.1 Αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης-Γενικές παρατηρήσεις.....	58
9.2 Δηλώσεις της ΕΕ σχετικά με ζητήματα που υπάγονται στην αποκλειστική της αρμοδιότητα	59
9.2.1. Προσωρινά μέτρα - Άρθρο 55 της Σύμβασης και άρθρο X του Πρωτοκόλλου. ..	59
9.2.2 Αφερεγγυότητα -Άρθρα XI και XII του Πρωτοκόλλου.	61

10. Σχέση της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν με τις εθνικές έννομες τάξεις	62
10.1 Γενικές παρατηρήσεις	62
10.2 Εφαρμοστέο δίκαιο	67
11. Το εφαρμοστέο ελληνικό δίκαιο ως προς τις εμπράγματες ασφάλειες.....	68
12. Το δίκαιο της Αγγλίας και Ουαλίας για τις εμπράγματες ασφάλειες.	73
12.1 Γενικά χαρακτηριστικά του Αγγλικού δικαίου.....	73
12.2 Σύστημα Καταχώρισης των εμπράγματων ασφαλειών.	74
12.3 Πολλαπλότητα μητρών για καταχώριση εμπράγματων ασφαλειών.	78
12.4 Εκτέλεση εμπράγματων ασφαλειών	82
12.4.1. Εμπράγματες ασφάλειες.....	82
12.4.2 Οιονεί εμπράγματες ασφάλειες.....	86
12.5 Γεγονότα που συνιστούν αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων.....	87
12.6 Οι εμπράγματες ασφάλειες στο πλαίσιο διαδικασιών αφερεγυότητας.	90
12.7 Γενικές εκτιμήσεις	93
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	95
ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ	97

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

I. Η Σύμβαση περί διεθνών εμπράγματων ασφαλειών επί κινητού εξοπλισμού μεγάλης αξίας και το Πρωτόκολλο περί διεθνών εμπράγματων ασφαλειών για θέματα που αφορούν ειδικά τον εξοπλισμό αεροσκαφών (γνωστή ως 'Σύμβαση του Κέιπ Τάουν') αποτελεί ένα από τα πιο πρωτοποριακά κείμενα του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Η εκπόνηση του ως άνω εγχειρήματος όπως άλλωστε κάθε νομικού κειμένου με σκοπό την εναρμόνιση του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου αποτέλεσε μία μακρά και επίπονη διαδικασία. Το 'σχέδιο Κέιπ Τάουν' ξεκίνησε ως ένα σχετικά μετριοπαθές εγχείρημα το 1988, κατόπιν προτάσεως του επιφανούς Καναδού δικηγόρου και μέλους του διοικητικού συμβουλίου του UNIDROIT, Mr. TB Smith QC¹, προκειμένου να αξιοποιηθεί η Σύμβαση του UNIDROIT για την «Διεθνή Χρηματοδοτική Μίσθωση», η οποία είχε υιοθετηθεί την ίδια χρονιά στην Διπλωματική Συνδιάσκεψη της Οττάβα².

Στόχος, ήταν η δημιουργία ενός ενιαίου καθεστώτος ως προς τις διεθνείς εμπράγματες ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού μεγάλης αξίας, το οποίο θα κάλυπτε πέρα των «παραδοσιακών» εμπράγματων ασφαλειών και εμπράγματες ασφάλειες πωλητών με επιφύλαξη κυριότητας και εκμισθωτών με σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης.

Ο Καναδός καθηγητής Ronald Cuming, η συμβολή του οποίου υπήρξε αποφασιστικής σημασίας για την ανάπτυξη του καναδικού συστήματος εμπράγματων ασφαλειών, συνέταξε ένα ερωτηματολόγιο το οποίο απεστάλη από το UNIDROIT σε 1000 σχεδόν επιχειρήσεις και χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς με σκοπό την συλλογή των απαραίτητων εμπειρικών πληροφοριών. Οι απαντήσεις επί του ερωτηματολογίου, ανέδειξαν ότι από την σκοπιά των νομικών και των επιχειρήσεων του κλάδου υπήρχαν πράγματι σημαντικά εμπόδια στην χρηματοδότηση κυρίως επί κινητού εξοπλισμού αεροσκαφών, σιδηροδρόμων και διαστημικών περιουσιακών στοιχείων, για την επίλυση των οποίων ήταν ευκαταία η θέσπιση μίας Διεθνούς Σύμβασης. Το Διοικητικό Συμβούλιο του UNIDROIT, συνέστησε προς τούτο μία Ομάδα Μελέτης (Study Group) αποτελούμενη από τον καθηγητή Roy Goode και τον καθηγητή Herve

¹ Διεθνής Οργανισμός με σκοπό την Ενοποίηση του Ιδιωτικού Δικαίου

² Goode Roy, «From Acorn to Oak Tree the Development of the Cape Town Convention and Protocols», Uniform Law Review, (2012), 599-607.

Synvet του Πανεπιστημίου του Παρισιού II, για την κατάρτιση και επεξεργασία σχεδίων μίας Διεθνούς Συμβάσεως επί κινητού εξοπλισμού καθώς και μίας σειράς Πρωτοκόλλων τα οποία θα συνοδεύουν την Σύμβαση και θα περιέχουν ειδικές διατάξεις επί κινητού εξοπλισμού επί αντικειμένων μεγάλης αξίας.

Κατά τα έτη 1999 και 2000, τρεις Κοινές Σύνοδοι Κυβερνητικών Εμπειρογνομόνων (Joint Sessions of Government Experts), οι οποίες συγκλήθηκαν από κοινού από το UNIDROIT και τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) επεξεργάστηκαν σχέδια Συμβάσεων περί Διεθνών Ασφαλειών επί Κινητού Εξοπλισμού και Πρωτοκόλλου περί Ζητημάτων για τον Εξοπλισμό Αεροσκαφών³.

Αρχική πρόθεση των συντακτών της Συμβάσεως, ήταν η δημιουργία μίας ενιαίας εμπράγματης ασφάλειας που θα δημιουργείται από την ίδια την Σύμβαση και όχι από την απλή αναγνώριση εθνικών εμπράγματων ασφαλειών.⁴

Η ιδέα βασίστηκε στην «λειτουργική προσέγγιση» περί ασφαλισμένων απαιτήσεων, όπως υιοθετείται στο άρθρο 5 του Αμερικανικού Ενιαίου Εμπορικού Κώδικα (UCC), προκειμένου να συμπεριλάβει συμφωνίες πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας, χρηματοδοτικές μισθώσεις με δικαίωμα αγοράς και πιθανόν και χρηματοοικονομικές μισθώσεις τακτής προθεσμίας (finance lease). Στην συνέχεια, η πρόταση αυτή εγκαταλείφθηκε εν μέρει, λόγω της πιθανούς αποδοκιμασίας που θα ετύγχανε από τα Κράτη της Ηπειρωτικής Ευρώπης των οποίων τα έννομα συστήματα διατηρούν την κλασική φορμαλιστική προσέγγιση ως προς την έννοια της εμπράγματης ασφάλειας⁵.

³ Μουσταίρα Ε, «Σύμβαση περί διεθνών εμπράγματων ασφαλειών επί κινητού εξοπλισμού όπως εφαρμόζεται σε αντικείμενα αεροσκαφών», Κοινοδίκαιον,7, (2001), 368.

⁴ Goode R./Kronke H./Mckendrick E., «*Transnational Commercial Law-Text, Cases and Materials*», (Oxford University Press, 2011), 399-423.

⁵ Kozuka S, «*The Cape Town Convention and its Implementation in Domestic Laws*» in *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, (Springer, 2017), σελ.30, όπου αναφέρει ότι : «Στις δικαιοδοσίες του civil law (αλλά και στην Αγγλία ως εξαίρεση από την λειτουργική προσέγγιση των δικαιοδοσιών του common law) όπου ισχύει η αρχή του κλειστού αριθμού (numerus clausus) των εμπράγματων δικαιωμάτων, οι συμφωνίες με επιφύλαξη κυριότητας και χρηματοδοτικής μίσθωσης δεν συστήνουν εμπράγματα ασφαλείες προς εξασφάλιση απαιτήσεων. Οι συναλλαγές αυτές, γνωστές ως “οιονεί ασφαλείες” (quasi-security interests) ή “ασφαλείες που βασίζονται σε τίτλους” (title-based security) δεν διέπονται από τους ίδιους κανόνες που προβλέπονται επί ενεχύρων ή υποθηκών, καθόσον κριτήριο δεν αποτελεί η όμοια οικονομική λειτουργία αυτών αλλά οι διαφορές ως προς την μορφή τους»

Η Σύμβαση τελικώς ενστερνίστηκε την έννοια περί μίας *αυτόνομης*(*sui generis*) διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας, δυνάμενης να συσταθεί βάσει τριών διαφορετικών μορφών συμφωνιών και με διαφορετικές έννομες συνέπειες, επί κινητού εξοπλισμού μεγάλης αξίας, ατομικά προσδιοριζόμενων πραγμάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε συναλλαγές που δεν περιορίζονται στα όρια μίας μόνο δικαιοδοσίας.

Η προσέγγιση αυτή κρίθηκε ως η πλέον αποτελεσματική για την διεθνή προστασία των εμπράγματων ασφαλειών επί κινητού εξοπλισμού μεγάλης αξίας δεδομένης της μέχρι τότε αβεβαιότητας που επικρατούσε στο νομικό καθεστώς εκτέλεσης των ασφαλειών σε έδαφος Κράτους διαφορετικού από αυτό που είχε παραχωρηθεί η εμπράγματη ασφάλεια.

Συγκεκριμένα, ο ομοιόμορφος κανόνας του *lex rei sitae* (ή *lex situs*), ο οποίος εφαρμόζεται στις εμπράγματες συναλλαγές επί κινητών πραγμάτων σε περίπτωση σύγκρουσης νόμων, δεν μπορούσε να ρυθμίσει με ικανοποιητικό τρόπο κινητό εξοπλισμό που δεν έχει σταθερή τοποθεσία όπως είναι αυτός των αεροσκαφών που μετακινείται μεταξύ διαφόρων δικαιοδοσιών⁶.

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν αποτελεί το βασικό κείμενο για την ρύθμιση διεθνών ασφαλειών επί αντικειμένων μεγάλης αξίας ενώ η εξειδίκευση των ειδικότερων θεμάτων για κάθε κατηγορία εξοπλισμού ρυθμίζεται από το αντίστοιχο Πρωτόκολλο. Τα Πρωτόκολλα είναι προς το παρόν τρία και περιέχουν ειδικότερες διατάξεις για τις εμπράγματες ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού σε αντικείμενο μεγάλης αξίας όπως είναι τα αντικείμενα αεροσκάφους (άτρακτοι, κινητήρες αεροσκαφών και ελικόπτερα) επί τροχιαίου σιδηροδρομικού υλικού και διαστημικού υλικού.

Τα πλοία εξαιρέθηκαν από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν, λόγω της αντίληψης ότι οι εμπράγματες ασφάλειες επί πλοίων καλύπτονταν από προϋπάρχουσα Σύμβαση, παρότι όλες οι συναινετικές ασφάλειες περιορίζονταν σε κανόνες αναγνώρισης αυτών χωρίς κάποιος από τους κανόνες αυτούς να είναι ιδιαίτερα επιτυχής.

Η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο των Αεροσκαφών υιοθετήθηκαν κατά την Διπλωματική Συνδιάσκεψη του Κέιπ Τάουν το 2001. Η Σύμβαση έχει επικυρωθεί από 70 Συμβαλλόμενα Κράτη, ενώ το Πρωτόκολλο από 63, εκ των οποίων τα περισσότε-

⁶ Βλ. Μουσταίρα Ε., *Σύμβαση περί διεθνών...*, ό.π σελ.368

ρα είναι Κράτη που διαθέτουν σημαντική αεροπορία και σχετίζονται με την κατασκευή και χρηματοδότηση αεροσκαφών.

Τον ρόλο του θεματοφύλακα των κειμένων επικύρωσης, έχει αναλάβει το Διεθνές Ινστιτούτο για την Ενοποίηση του Ιδιωτικού Δικαίου (UNIDROIT), ένας ρόλος ιδιαίτερος επίπονος λόγω της πολυπλοκότητας του συστήματος δηλώσεων.

II. Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν αποτελεί ένα νομικό κείμενο κανόνων ουσιαστικού δικαίου που αποσκοπεί στην διευκόλυνση συγκεκριμένης μορφής συναλλαγών. Ο σκοπός επιτυγχάνεται με θέσπιση ομοιόμορφων κανόνων δικαίου οι οποίοι περιορίζουν τον κίνδυνο του πιστωτή σε περιπτώσεις αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων του οφειλέτη και καταστάσεις αφερεγγυότητας. Το αποτέλεσμα δεν επήλθε με **υιοθέτηση** των υπαρχόντων εθνικών ρυθμίσεων αλλά με θέσπιση κανόνων που από οικονομολογικής πλευράς μπορούσαν λόγω της μεγάλης προβλεψιμότητας τους σε συγκεκριμένες συνθήκες να οδηγήσουν σε σημαντικά οικονομικά οφέλη τα Συμβαλλόμενα Κράτη που θα τους εφαρμόζαν αποτελεσματικά στο εσωτερικό τους δίκαιο ⁷. Ο κλάδος των αερομεταφορών διέθετε ήδη την Σύμβαση της Γενεύης του 1984 για την διεθνή αναγνώριση δικαιωμάτων επί αεροσκαφών, η οποία προέβλεπε ως σύνδεσμο τον σταθερό τόπο του μητρώου καταχώρισης του αεροσκάφους (lex registry).

Η έλλειψη όμως ενός ενιαίου ομοιόμορφου πλαισίου καθώς και το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής της αδυνατούσε να καλύψει τις σύγχρονες μορφές χρηματοδοτικής μίσθωσης που εφαρμόζονται διεθνώς για την απόκτηση αεροσκαφών ⁸. Ομοίως ο υπάρχων νομικός πλουραλισμός ως προς την αναγνώριση αλλοδαπών εμπράγματων ασφαλειών και η νομική αβεβαιότητα ως προς το καθεστώς που διέπει την προτεραιότητα των ανταγωνιστικών ασφαλειών δεν ευνοεί την επέκταση των τραπεζικών χρηματοδοτήσεων.

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν διείσδυσε σε ζητήματα ουσιαστικού δικαίου που δεν υπάγονταν μέχρι τότε στο πεδίο εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων για την εναρμόνιση του εμπορικού δικαίου. Τέτοια είναι τα νομικά ζητήματα εμπράγματος

⁷ Wool J., «Implementation of the Cape Town Convention into and Its Relationship with National Law» in *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, (2017), 9-11.

⁸ Βλ. Τσαβδαρίδης Δ.Α. *Το νέο διεθνές δίκαιο για τις εμπράγματες ασφάλειες* ό.π., σελ.27

και πτωχευτικού δικαίου που μέχρι τότε θεωρούνταν ως αποκλειστικώς ρυθμιζόμενα από τα εθνικά δίκαια των Κρατών.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1. Θεμελιώδεις αρχές και χαρακτηριστικά

1.1 Οι αρχές της Σύμβασης

1.1.1 Η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο διέπονται από τις ακόλουθες θεμελιώδεις αρχές⁹.

α) Την αρχή της πρακτικότητας, καθιερώνοντας ένα σύστημα χρηματοδότησης με βάση τα περιουσιακά στοιχεία και όχι τον οφειλέτη.

β) Την αρχή της συμβατικής ελευθερίας των μερών, εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να καθορίσουν με μεταξύ τους συμφωνία τόσο το εφαρμοστέο δίκαιο όσο και τα εξωδικαστικά ένδικα βοηθήματα σε περίπτωση διαφοράς.

γ) Την αρχή της προβλεψιμότητας, δεδομένου ότι εξασφαλίζουν την προνομιακή ικανοποίηση του δανειστή που θα καταχωρήσει πρώτος την ασφάλεια του στο Διεθνές Μητρώο.

δ) Την αρχή της διαφάνειας, εφόσον κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να πληροφορηθεί μέσω του συστήματος του Διεθνούς Μητρώο την ύπαρξη διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας εμπράγματης ασφάλειας μέσω του συστήματος του Διεθνούς Μητρώου και

ε) Την Αρχή της ευαισθησίας στις εθνικές έννομες τάξεις, καθόσον επιτρέπουν στα Συμβαλλόμενα κράτη να αποκλείσουν μέσω του συστήματος των δηλώσεων την εφαρμογή διατάξεων της Σύμβασης που βρίσκονται σε ασυμφωνία με τις θεμελιώδεις αρχές του νομικού τους συστήματος.

1.1.2 Η Σύμβαση ενσαρκώνει τρία χαρακτηριστικά τα οποία είναι μοναδικά στην διεθνή νομοθεσία¹⁰.

1. *Διπλή δομή (dual structure)*: Η Σύμβαση αποτελεί το βασικό κείμενο (Βασική Σύμβαση), το οποίο παρότι καλύπτει τρεις διαφορετικές κατηγορίες εξοπλισμού, περιέχει μόνο γενικές διατάξεις ως προς την ρύθμιση αυτών ενώ τα ειδικότερα ζητήματα κάθε κατηγορίας εξοπλισμού ρυθμίζονται από το αντίστοιχο για κάθε κατηγορία Πρωτόκολλο. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις των Πρωτοκόλλων ως ειδικότερες υπερσχύουν ή δύνανται να τροποποιούν τις αντίστοιχες διατάξεις της Συμβάσεως.

⁹ Βλ. Goode R., κ.α. *Transnational Commercial...* ό.π., σελ. 399.

¹⁰ Βλ. Goode R., κ.α. *Transnational Commercial...* ό.π σελ. 400.

2. Αυτόνομη εμπράγματη ασφάλεια: Το δεύτερο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό είναι η δημιουργία μίας *suī generis* διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας επί κινητού εξοπλισμού, η οποία καθίσταται ισχυρή από τις διατάξεις της Σύμβασης και όχι το εθνικό δίκαιο και η οποία μετά την καταχώριση της στο Διεθνές Νηολόγιο χαιρεί προνομιακής κατάταξης τόσο έναντι εθνικών όσο και μεταγενέστερων καταχωρημένων ή μη ασφαλειών και αποκτά νομική ισχύ σε διαδικασίες αφερεγγυότητας του οφειλέτη.

Βεβαίως, για να είναι εκτελεστή η ασφάλεια δυνάμει της Συμβάσεως, απαιτείται ο πιστωτής να είναι κύριος ή δικαιούχος άλλων εμπράγματων δικαιωμάτων και να έχει προβεί στην σύναψη συμφωνίας παροχής εμπράγματης ασφάλειας είτε συμφωνίας πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας ή χρηματοδοτικής μίσθωσης

Η πώληση δεν εμπίπτει στο πλαίσιο εφαρμογής της Σύμβασης παραταύτα οι κανόνες σχετικά με την καταχώριση και προτεραιότητα εκτείνονται δυνάμει του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου και επί πώλησης αντικειμένων αεροσκαφών.

3. Διεθνές Μητρώο και Εποπτεύουσα Αρχή: Η σύσταση ενός Διεθνούς Μητρώου (International Registry) για την καταχώριση διεθνών ασφαλειών και ο καθορισμός Εποπτεύουσα Αρχής (Supervisory Authority) για την εποπτεία της εύρυθμης λειτουργίας του Διεθνούς Νηολογίου αποτελεί το τρίτο μοναδικό χαρακτηριστικό της Συμβάσεως.

Το Διεθνές Νηολόγιο είναι ένα κεντρικό διεθνές σύστημα με σκοπό την καταχώριση εμπράγματων ασφαλειών και την διενέργεια ερευνών για καταχωρημένες διεθνείς ασφάλειες. Η λειτουργία του εξυπηρετεί με αποτελεσματικό τρόπο τις χρηματοδοτικές συναλλαγές εφόσον τα μέρη μπορούν να υποβάλλουν ηλεκτρονικώς τα δεδομένα στο Νηολόγιο και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος να ενημερώνονται ότι η καταχώριση είναι ισχυρή.

4. Καταχώριση όλων των διεθνών ασφαλειών στο Διεθνές Νηολόγιο: Στο Διεθνές Νηολόγιο καταχωρούνται οι εμπράγματες ασφάλειες όχι μόνο του πιστωτή αλλά και του υπό όρους πωλητή ή εκμισθωτή. Η «λειτουργική προσέγγιση», ως προς τον χαρακτηρισμό των εμπράγματων ασφαλειών, είναι ιδιαίτερος σημαντική για την διαμόρφωση ενός ενιαίου εμπραγμάτου δικαίου δεδομένου ότι τα έννομα συστήματα κυρίως του *civil law* δεν προβλέπουν την καταχώριση των εν λόγω συμφωνιών (πωλήσεων με επιφύλαξη κυριότητας και χρηματοδοτικών μισθώσεων) στο εθνικό τους μητρώο εφόσον δεν χαρακτηρίζονται ως εμπράγματες ασφάλειες.

5. Σύστημα δηλώσεων (Declarations): Παρότι το σύστημα δηλώσεων αποτελεί κοινό χαρακτηριστικό των περισσότερων Διεθνών Συμβάσεων, στην Σύμβαση του Κέιπ

Τάουν λαμβάνει ένα ιδιαιτέρως πολύπλοκο χαρακτήρα με τη πρόβλεψη διαφορετικών μορφών δηλώσεων εκ μέρους των Συμβαλλόμενων Κρατών. Για παράδειγμα, το Συμβαλλόμενο Κράτος, που θεωρεί μία συγκεκριμένη διάταξη της Συμβάσεως ως αντίθετη στο εθνικό του δίκαιο μπορεί να αποκλείσει την εφαρμογή αυτής στην εσωτερική του έννομη τάξη προβαίνοντας σε δήλωση τύπου opt-out εκτός αν επιθυμεί την εφαρμογή της οπότε κάνει δήλωση τύπου opt-in.

Παρότι οι ποικίλες μορφές δηλώσεων μπορούν να θεωρηθούν από την μία πρόσκομμα στην ομοιόμορφη εφαρμογή της Σύμβασης από την άλλη παρέχουν ευελιξία στα Συμβαλλόμενα Κράτη διευκολύνοντας τα να επικυρώσουν την Σύμβαση.

1.2 Βασικά χαρακτηριστικά του Πρωτοκόλλου

Το Πρωτόκολλο, περιέχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, που ενισχύουν τις διεθνείς ασφάλειες των χρηματοδοτών και εκμισθωτών αντικειμένων αεροσκάφους. Η διπλή δομή της Συμβάσεως, επιτρέπει στο Πρωτόκολλο να θεσπίσει ένδικα βοηθήματα πρόσθετα των προβλεπόμενων από τις γενικές διατάξεις της Σύμβασης.¹¹

Συγκεκριμένα, το άρθ. XIII του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου, προβλέπει *δύο ακόμη ένδικα βοηθήματα*, ήτοι *την διαγραφή του αεροσκάφους από το νηολόγιο και την εξαγωγή και μεταφορά του* από την επικράτεια στην οποία βρίσκεται.

Επίσης, όπου το Συμβαλλόμενο Κράτος έχει προβεί στην απαραίτητη προς τούτο δήλωση (του άρθ. VII), το Πρωτόκολλο επιτρέπει στα μέρη να επιλέξουν με συμφωνία το εφαρμοστέο δίκαιο χωρίς να είναι απαραίτητο να υπάρχει ουδεμία σύνδεση μεταξύ του Κράτους το δίκαιο του οποίου επέλεξαν και των συμβαλλόμενων μερών ή της συναλλαγής¹². Τέλος, το Πρωτόκολλο παρέχει ισχυρή προστασία στον πιστωτή – ομοίως υπό την προϋπόθεση ότι το Συμβαλλόμενο Κράτος έχει προβεί στην απαιτούμενη δήλωση (άρθ. XXX παρ.3) σε περίπτωση πτώχευσης του οφειλέτη. Ειδικότερα, η εναλλακτική Α (γνωστή και ως “hard option) επιβάλλει στον διαχειριστή της περιουσίας του αφερέγγυου οφειλέτη να αποκαταστήσει, μετά την περίοδο αναμονής, όλες τις αθετηθείσες εκ μέρους του οφειλέτη υποχρεώσεις και ομοίως να

¹¹ Kronke H., «Financial Leasing and its Unification by UNIDROIT, -Central report.» [2011-1/2], *Uniform Law Review*, (2011), 37

¹² Βλ. Goode R., κ.α. *Transnational Commercial...ό.π.*, σελ. 400-401.

συμφωνήσει στην εκπλήρωση όλων των μελλοντικών υποχρεώσεων όπως ορίζονται στην Σύμβαση¹³.

Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των ανωτέρω υποχρεώσεων στην καθορισμένη προθεσμία, ο διαχειριστής της περιουσίας πρέπει να παραδώσει στον πιστωτή την κατοχή του αντικειμένου του αεροσκάφους. Η περίοδος αναμονής δεν μπορεί να παρεκταθεί και το δικαστήριο δεν μπορεί να αναστείλει την διαδικασία. Οι διατάξεις αυτές ενισχύονται από την υποχρέωση που επιβάλλονται στα δικαστήρια του Συμβαλλομένου Κράτους, όπου βρίσκεται το αντικείμενο του αεροσκάφους, να συνεργαστούν στο μέγιστο βαθμό με τα αλλοδαπά δικαστήρια και τους αλλοδαπούς διαχειριστές της περιουσίας του αφερέγγυου για την εφαρμογή των διατάξεων περί αφερέγγυότητας¹⁴.

2. Δομή και περιεχόμενο της Σύμβασης

2.1 Νέα πρωτοποριακή μέθοδος στην σύνταξη Διεθνών Συνθηκών

Η μείωση παραγωγής διεθνούς νομοθεσίας στον χώρο του εμπορικού δικαίου, οφείλεται στην δυσκολία επίτευξης συμφωνίας μεταξύ των Κρατών ως προς τους κανόνες που θα διέπουν τις εμπορικές συναλλαγές. Οι μεγάλες διαφορές των νομικών συστημάτων του common law και civil law έχουν ματαιώσει τις προσπάθειες διεθνούς εναρμόνισης και πολλές συναφθείσες Συνθήκες "μαραζώνουν" λόγω της περιορισμένης επικύρωσης τους από τις βιομηχανικές χώρες¹⁵.

Κατά την έναρξη των εργασιών για την εκπόνηση της Σύμβασης Κέιπ Τάουν, πρόθεση των συντακτών ήταν η ύπαρξη μίας ενιαίας Σύμβασης που θα καλύπτει και τις τρεις κατηγορίες εξοπλισμού. Τα τεχνικά όμως προβλήματα που παρουσιάστηκαν στη συνέχεια οδήγησαν στην ανάγκη επανεξέτασης της δομής του κειμένου.¹⁶ Η λύ-

¹³ Άρθ. XI παρ.2 του Πρωτοκόλλου.

¹⁴ Άρθ. XII του Πρωτοκόλλου.

¹⁵ Sundahl J.M., «The «Cape Town Approach: A New method of Making International Law» in *Transnational Law* (2006), 339

¹⁶ Βλ. Goode R., κ.α., σελ.402, όπου αναφέρει ότι: *Καταρχήν, υπήρχαν θέματα ορισμού για την επίλυση των οποίων ήταν απαραίτητη η συμβολή του κλάδου των αερομεταφορών. Κατά δεύτερον, οι εργασίες των τριών κλάδων εξελίσσονταν με διαφορετικό ρυθμό και οι ειδικοί της Αεροπορίας είχαν σημαντικό προβάδισμα σε σχέση με τους ειδικούς των άλλων κλάδων. Επομένως, έπρεπε να βρεθεί ένας μηχανι-*

ση δόθηκε από την Ομάδα Εργασίας Αερομεταφορών (AWG) και την Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (IATA), οι οποίες πρότειναν την ευρηματική ιδέα περί διπλής δομής της Σύμβασης ήτοι μίας γενικής Συμβάσεως η οποία θα συμπληρώνεται από τα ειδικά για κάθε κατηγορία εξοπλισμού Πρωτόκολλα¹⁷. Ως εκ τούτου, είναι έκδηλο ότι το νομικό καθεστώς που διέπει την Σύμβαση ήταν αποτέλεσμα συνεργασίας ιδιωτικών και δημοσίων φορέων για την καθιέρωση διεθνών καθεστώτων ειδικών για κάθε τομέα/βιομηχανία¹⁸. Η ασυνήθιστη σχέση της Συμβάσεως και των συμπληρωματικών αυτής Πρωτοκόλλων, εδραιώνεται σε τρεις καινοτόμες διατάξεις της Βασικής Συμβάσεως οι οποίες προβλέπουν ότι: α) Η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο πρέπει να διαβάζονται και να ερμηνεύονται από κοινού ως ενιαία νομική πράξη (άρθ.6 παρ.1), β) Οι διατάξεις του Πρωτοκόλλου, ως ειδικότερες για ζητήματα συγκεκριμένης κατηγορίας εξοπλισμού, υπερισχύουν των αντίστοιχων της Βασικής Συμβάσεως σε περίπτωση που βρίσκονται σε μεταξύ τους ανακολουθία (άρθ.6 παρ.2). Εν συγκρίσει επομένως με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις, η Σύμβαση Κέιπ Τάουν προβλέπει για πρώτη φορά την δυνατότητα ύπαρξης στο Πρωτόκολλο διατάξεων αντιφατικών σε σχέση με εκείνων της Βασικής Συμβάσεως. Περαιτέρω αναγνωρίζει ρητώς την υπεροχή των εν λόγω διατάξεων του Πρωτοκόλλου- σε περίπτωση ανακολουθίας με τις βασικές διατάξεις- εν αντιθέσει με άλλες Βασικές Διεθνείς Συμβάσεις οι οποίες προορίζονται να λειτουργούν αρμονικά με τα συμπληρωματικά Πρωτόκολλα χωρίς όμως οι διατάξεις των τελευταίων να υπερισχύουν των αντίστοιχων της Συμβάσεως¹⁹, γ) Η Βασική Σύμβαση τίθεται σε ισχύ μόνο όταν το Κράτος έχει προσχωρήσει και στο Πρωτόκολλο και μόνο για την συγκεκριμένη κατηγορία εξοπλισμού που καλύπτει το εν λόγω Πρωτόκολλο (άρθ. 49).

Είναι πράγματι απαραίτητο στο δίκαιο των Συνθηκών, να εξαρτάται η θέση σε ισχύ της Βασικής Συμβάσεως από την επικύρωση του αντίστοιχου Πρωτοκόλλου,

σμός ώστε να προχωρά η εξέλιξη των εργασιών για τον εξοπλισμό επί αεροσκαφών ανεξαρτήτως από ζητήματα που αφορούν τροχαίο σιδηροδρομικό ή διαστημικό εξοπλισμό.

¹⁷ Goode R., «The Preliminary Draft UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment», *Uniform Law Review* (1999), 265, 269-271

¹⁸ Chinkin C/ Kessejjan C., «The Legal Relationship between the Proposed UNIDROIT Convention and its Equipment-Specific Protocols», *Uniform L.Rew.* (1999), 323-325

¹⁹ Βλ. Sundahl J.M., *The Cape Town...ό.π.*, σελ.399

δεδομένου ότι όλες οι προγενέστερες Διεθνείς Συνθήκες μπορούν να εφαρμοστούν χωρίς την ανάγκη μεταγενέστερου Πρωτοκόλλου.

2.2 Λόγοι υιοθέτησης της προσέγγισης «διπλής δομής»

Η προσέγγιση διπλής δομής, συνιστά παρέκκλιση από την γνώριμη διάρθρωση των Συνθηκών, κατά την οποία η συνήθης λειτουργία του Πρωτοκόλλου είναι η συμπλήρωση των διατάξεων της Συμβάσεως και όχι η εξάρτηση της έναρξης ισχύος της Σύμβασης από την αντίστοιχη έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου ή η τροποποίηση των διατάξεων αυτής σε περίπτωση ρύθμισης ειδικότερων ζητημάτων καλυπτόμενων από το Πρωτόκολλο. Ο βασικός λόγος επιλογής της εν λόγω δομής αλλά και η πρόκληση που αυτή θέτει, είναι αφενός να διασφαλίσει ότι θα υπάρχει επαρκής ελαστικότητα στην Βασική Σύμβαση προκειμένου να ανταποκριθεί στις ανάγκες των διαφόρων τομέων στους οποίους αναφέρονται τα Πρωτόκολλα και αφετέρου να εξασφαλίσει ότι θα διατηρούνται η βασική διαρθρωτική συνεκτικότητα του συστήματος καταχώρισεως του UNIDROIT και οι νομικές συνέπειες της διεθνούς καταχώρισης, δηλαδή ότι οι συγκεκριμένες για κάθε κατηγορία εξοπλισμού τροποποιήσεις δεν θα υπονομεύουν τους βασικούς στόχους της Συμβάσεως. Ομοίως, στόχος ήταν να εξασφαλιστεί ότι κάθε τροποποίηση διατάξεων της Σύμβασης θα είναι συμβατή με το Πρωτόκολλο, αλλά και το αντίστροφο, ότι τροποποίηση των διατάξεων ενός Πρωτοκόλλου δεν θα συνεπάγεται και τροποποίηση διατάξεων της Συμβάσεως, δυνάμει να υπονομεύσει τις ρυθμίσεις άλλου Πρωτοκόλλου. Παρότι το Πρωτόκολλο θα μπορούσε θεωρητικά να *ζαναγράφει* στην ουσία την Σύμβαση, κάτι τέτοιο θα ματαίωνε τον σκοπό της επιλογής διπλής δομής, ήτοι να επιτρέπει προσθήκες και τροποποιήσεις απαραίτητες για την κάλυψη αναγκών συγκεκριμένου κλάδου βιομηχανίας που καλύπτεται από το Πρωτόκολλο χωρίς ταυτόχρονα να θίγονται διατάξεις της Βασικής Σύμβασης που έχουν ασήμαντες επιπτώσεις σε μία συγκεκριμένη κατηγορία κινητού εξοπλισμού²⁰.

Η Σύμβαση Κέιπ Τάουν αποτελεί καλό οιονό για το μέλλον των Διεθνών Συμβάσεων καθόσον η μεγάλη ευελιξία που παρέχεται μέσω της δομής της διευκολύνει την επίλυση διαφορών που θα μπορούσαν να αναχαιτίσουν την διαπραγμάτευση μίας Συνθήκης.

²⁰ Chinkin C/Kessedjian C., «The Legal Relationship between the Proposed UNIDROIT Convention and its Equipment-Specific Protocols», *Uniform L. Rew. (1999)*, 323, 324-325

2.3. Αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής

Η αδυναμία των εθνικών έννομων συστημάτων ασφαλισμένων χρηματοδοτήσεων να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις και να προστατεύουν τον δανειστή σε διεθνές επίπεδο επέβαλλε την δημιουργία ενός νέου και ομοιόμορφου καθεστώτος δυνάμει του οποίου για την παροχή πιστώσεων επί εξοπλισμού αεροσκαφών θα χρησιμοποιείται το ίδιο το αεροσκάφος²¹.

Η Σύμβαση καλύπτει τρεις διαφορετικές κατηγορίες συμφωνιών δυνάμει των οποίων συστήνεται διεθνής ασφάλεια και ειδικότερα συμβάσεις παροχής εμπράγματης ασφάλειας, συμβάσεις πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας και συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης²².

Η Σύμβαση εφαρμόζεται επί κινητού εξοπλισμού ιδιαίτερα μεγάλης αξίας ατομικά προσδιοριζόμενων αντικειμένων. Τέτοια αντικείμενα είναι α) οι άτρακτοι, οι κινητήρες αεροσκαφών και τα ελικόπτερα, β) τροχαίο σιδηροδρομικό υλικό και γ) διαστημικό υλικό²³.

2.4. Υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν ως ενιαίο σύνολο κανόνων ουσιαστικού δικαίου, δεσμεύει τα δικαστήρια των Συμβαλλόμενων Κρατών να εφαρμόσουν τις διατάξεις της Βασικής Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου που το Κράτος έχει επικυρώνει. Στα εν λόγω δικαστήρια η Σύμβαση εφαρμόζεται όταν ο οφειλέτης βρίσκεται σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος κατά τον χρόνο κατάρτισης της συμφωνίας βάσει της οποίας δημιουργείται ή προβλέπεται διεθνής εμπράγματη ασφάλεια²⁴. Η δοκιμασία εφαρμόζεται μία φορά.

Η Σύμβαση επέλεξε ως συνδετικό στοιχείο την έδρα του οφειλέτη²⁵. Αντιθέτως ο τόπος όπου βρίσκεται ο δανειστής δεν έχει σημασία για αυτό και δεν θίγεται η

²¹ Βλ. Μουσταίρα Ε., *Σύμβαση περί διεθνών...ό.π.*, σελ. 372

²² Άρθ.2 παρ.2 της Σύμβασης

²³ Άρθ.2 παρ. 3

²⁴ Άρθ.3 παρ.1 της Συμβάσεως.

²⁵ Σύμφωνα με το άρθ.4 της Συμβάσεως, «ο οφειλέτης θεωρείται ότι βρίσκεται σε κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος α) βάσει του δικαίου του οποίου συνεστήθη ή απέκτησε νομική προσωπικότητα, β) όπου βρίσκεται η καταστατική του έδρα, γ) όπου βρίσκεται η κεντρική του διοίκηση ή δ) όπου βρίσκεται ο τόπος της επιχειρηματικής του δραστηριότητας.

δυνατότητα εφαρμογής της Σύμβασης αν αυτός βρίσκεται σε μη συμβαλλόμενο κράτος²⁶.

Αν το Κράτος του δικαστηρίου, είναι Συμβαλλόμενο μέρος του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου, το δικαστήριο υποχρεούται να εφαρμόσει την Βασική Σύμβαση όπως έχει τροποποιηθεί από το Πρωτόκολλο και στην περίπτωση όπου άτρακτος αεροσκάφους ή ελικόπτερο έχει καταχωρηθεί στο μητρώο αεροσκαφών ενός Συμβαλλόμενου Κράτους το οποίο είναι το Κράτος νηολόγησης.²⁷ Αποτέλεσμα είναι να δημιουργείται ένα πρόσθετο συνδετικό στοιχείο δυνάμει του Πρωτοκόλλου.

2.5. Εσωτερικές Συναλλαγές.

Αν το Συμβαλλόμενο Κράτος προβεί στην θετική δήλωση του άρθ.50, αρκετές διατάξεις της Συμβάσεως δεν εφαρμόζονται στις εσωτερικές συναλλαγές²⁸. Παρόλα αυτά εξακολουθούν να ισχύουν κάποιες διατάξεις για τα ένδικα βοηθήματα και όλες οι διατάξεις για την καταχώριση και την προτεραιότητα.

Μία συναλλαγή που θα μπορούσε διαφορετικά να καλύπτεται από την Σύμβαση καθίσταται εσωτερική συναλλαγή (α) όταν το κέντρο των κύριων εμπράγματων ασφαλειών όλων των συμβαλλομένων μερών καθώς και το αντικείμενο βρίσκονται στο ίδιο Συμβαλλόμενο Κράτος κατά τον χρόνο κατάρτισης της σύμβασης, και (β) όπου η εμπράγματη ασφάλεια η οποία συστάθηκε από τη συναλλαγή έχει καταχωρηθεί στο εθνικό νηολόγιο του εν λόγω Συμβαλλόμενου Κράτους, και (γ) το ίδιο Συμβαλλόμενο Κράτος έχει προβεί στην δήλωση του άρθ. 50 παρ.1 της Βασικής Σύμβασης²⁹.

Για ένα μεταφορικό μέσο ως κινητού εξοπλισμού η τοποθεσία του αντικειμένου υπό την προϋπόθεση (α) δυσχερώς μπορεί να προσδιοριστεί. Δυνάμει του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου η τοποθεσία του αντικειμένου προσδιορίζεται από το Κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους (για τις ατράκτους και τους κινητήρες που είναι τοποθετημένοι στο αεροσκάφος) ή από το Κράτος νηολόγησης του ελικοπτερού (για ελικόπτερο)³⁰.

²⁶ Άρθ.3 παρ.2 της Σύμβασης.

²⁷ Άρθ. IV παρ.1 του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου.

²⁸ Βλ. Kozuka S., *The Cape Town Convention...*ό.π. σελ.25

²⁹ Άρθρο 1 ιδ' της Σύμβασης

³⁰ Άρθρο IV παρ.2 του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου

2.6. Ειδικές κανόνες για τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται από Δημόσιες Υπηρεσίες.

Το Αεροναυτικό Πρωτόκολλο δεν εφαρμόζεται σε αντικείμενα αεροσκαφών, αν οι άτρακτοι, οι κινητήρες αεροσκαφών και τα ελικόπτερα χρησιμοποιούνται από τις στρατιωτικές, τελωνειακές ή αστυνομικές υπηρεσίες, αποκλείοντας υπό αυτή την έννοια εξολοκλήρου από την εφαρμογή του τα αντικείμενα αεροσκάφους³¹.

3.Η θεσμοθέτηση της διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας

3.1 Αυτόνομη διεθνής ασφάλεια

Οι συντάκτες της Σύμβασης αρχικώς τάχθηκαν υπέρ της δημιουργίας μίας νέας εμπράγματης ασφάλειας και δεν αρκέστηκαν στην απλή αναγνώριση των εθνικών εμπράγματων ασφαλειών. Η λειτουργική προσέγγιση περί μίας ενιαίας εμπράγματης ασφάλειας, όπως ειπώθηκε και προηγουμένως, στηρίχθηκε στο άρθρο 9 του Ομοιόμορφου Εμπορικού Κώδικα των ΗΠΑ, το οποίο εξομοιώνει πρακτικά το σύμφωνο επιφύλαξης κυριότητας και τα δικαιώματα του πιστωτή σε σύμβαση χρηματοδοτικής μισθώσεως με το δικαίωμα εμπράγματης ασφάλειας.³² Εν συνεχεία, η προσέγγιση αυτή εγκαταλείφθηκε, εν μέρει, λόγω της δυσμενούς υποδοχής που θα ετύγχανε από τα κράτη της Ηπειρωτικής Ευρώπης των οποίων τα νομικά συστήματα δεν εξομοιώνουν τις συμβάσεις πωλήσεως με επιφύλαξη κυριότητας με εμπράγματα δικαιώματα. Τελικώς, η Σύμβαση υιοθέτησε την ιδέα περί μίας *αυτόνομης διεθνούς ασφάλειας* επί κινητού εξοπλισμού μεγάλης αξίας, επί ατομικά προσδιοριζόμενων πραγμάτων, τα οποία μετακινούνται από την μία δικαιοδοσία στην άλλη κατά την συνήθη πορεία της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας³³. Η Σύμβαση συνεπώς αποτελεί τον γενεσιουργό λόγο της διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας καθιερώνοντας ένα ομοιόμορφο ουσιαστικό εμπράγματο δίκαιο που συνυπάρχει με εκείνο των εθνικών δικαιοδοσιών.

³¹ Άρθ. 1 παρ.2 εδ'β, ε' και ιβ' του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου

³² Βλ. Μουσταϊρα Ε., *Σύμβαση περί διεθνών...*, ό.π σελ.375

³³ Άρθ.2 της Σύμβασης

Η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο σχηματίζουν το πλαίσιο το οποίο πρέπει να πληρωθεί από το εθνικό δίκαιο³⁴. Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν,³⁵ υιοθετώντας το άρθ.7 της CISG (Σύμβαση της Βιέννης του 1980, για την διεθνή πώληση κινητών) προτάσσει ως ερμηνευτική μέθοδο ζητημάτων που εμπίπτουν στο πλαίσιο εφαρμογής της αλλά δεν ρυθμίζονται ρητά από αυτήν την «αυτόνομη ερμηνεία» της Συμβάσεως. Δηλαδή, η κάλυψη κενών των εν λόγω ζητημάτων πρέπει να γίνεται βάση των γενικών αρχών στις οποίες στηρίζεται η Σύμβαση και μόνο σε περίπτωση που δεν υπάρχουν τέτοιες γενικές αρχές να γίνεται προσφυγή στο εθνικό εφαρμοστέο δίκαιο στο οποίο παραπέμπουν οι κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του *forum*³⁶. Η διευρυμένη από την Σύμβαση έννοια της διεθνούς ασφάλειας την καθιστούν ένα υβριδικό μόρφωμα αφού υπόκειται τόσο στις ρυθμίσεις του εθνικού δικαίου όσο και σε εκείνες της Σύμβασης που την καθιστούν αυτόνομη. Αυτό σημαίνει ότι να μεν πρόκειται για μία «ενοποιημένη ασφάλεια» καλύπτοντας διαφορετικές κατηγορίες συμφωνιών προς σύσταση μίας διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας, ο καθορισμός όμως της κατηγορίας, στην οποία εμπίπτει η συγκεκριμένη ασφάλεια, θα καθοριστεί σύμφωνα με τους κανόνες σύγκρουσης του εθνικού εφαρμοστέου δικαίου. Για την σύσταση διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας, δεν απαιτείται ο κάτοχος αυτής να είναι κύριος του αντικειμένου. Ο όρος περιλαμβάνει όχι μόνο εμπράγματα ασφαλείες που παραχωρούνται προς εξασφάλιση κάποιας συμβατικής υποχρέωσης (λόγου χάριν προς εξασφάλιση ενός δανείου) αλλά και συμφωνίες όπου το εμπράγματο δικαίωμα του πιστωτή δεν πηγάζει από την ίδια την συμφωνία όπως συμβαίνει με τις συμφωνίες πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας και τις συμφωνίες χρηματοδοτικής μίσθωσης.

Σκοπός της Σύμβασης είναι να υπαγάγει και τις τρεις κατηγορίες ασφαλειών στο ίδιο νομικό καθεστώς ακόμη και αν το εθνικό εμπράγματο δίκαιο δεν προβλέπει αντίστοιχη προστασία. Έτσι ο πωλητής ο οποίος παρακρατεί την κυριότητα ή ο εκμισθωτής προκειμένου να προστατευτεί έναντι ανταγωνιστικών εμπράγματων ασφαλειών πρέπει να καταχωρήσει την ασφάλεια του στο Διεθνές Μητρώο ακόμη και

³⁴ Βλ. Τσαβδαρίδης Δ.Α., *Το νέο διεθνές...ό.π. σελ.61*

³⁵ Άρθ. 5 παρ.1 της Σύμβασης

³⁶ Βλ. Μουσταϊρα Ε., *Σύμβαση περί διεθνών...ό.π.σελ.375*

στην περίπτωση που δεν επιβάλλεται αντίστοιχη υποχρέωση καταχώρισης σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο³⁷.

3.2. Κατηγορίες συμφωνιών που συστήνουν εμπράγματες ασφάλειες.

3.2.1 Σύμβαση παροχής εμπράγματης ασφάλειας.

Η σύσταση «διεθνούς ασφάλειας» βάσει συμβάσεων παροχής εμπράγματης ασφάλειας συνιστά τον συνηθέστερο τρόπο χρηματοδότησης εξοπλισμού αεροσκαφών.

Η Σύμβαση, υιοθετεί ως προς την «σύμβαση παροχής εμπράγματης ασφάλειας» προσέγγιση ανάλογη με εκείνη των δικαιοδοσιών του common ή civil law.³⁸

Στα εν λόγω συστήματα, ο οφειλέτης ο οποίος έχει είτε κυριότητα είτε εξουσία διάθεσης του αντικειμένου παραχωρεί μέσω της σύστασης ενεχύρου ή υποθήκης εμπράγματες ασφάλειες ή δικαιώματα (*rem in property*) προκειμένου να εξασφαλίσει τον δανειστή για την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων.

Ο χαρακτηρισμός της συναλλαγής και η ταξινόμηση της σε μία από τις κατηγορίες του άρθ.2 παρ.2 της Σύμβασης επαφίεται στο εθνικό εφαρμοστέο δίκαιο³⁹. Για παράδειγμα η συναλλαγή που χαρακτηρίζεται από το εθνικό δίκαιο ως σύμβαση παροχής εμπράγματης ασφάλειας, θα έχει την ίδια αντιμετώπιση και βάσει της Συμβάσεως. Η συμφωνία χαρακτηρίζεται ως «διεθνής εμπράγματη ασφάλεια» εφόσον πληρούνται οι απαιτούμενες από την Σύμβαση τυπικές προϋποθέσεις χωρίς απαίτηση να προσδιορίζεται στην συμφωνία το ποσό που εξασφαλίζεται με την παροχή εμπράγματης ασφάλειας⁴⁰. Η διάταξη της Συμβάσεως, υπερισχύει αντίθετων διατάξεων του η-

³⁷ Στο άρθ.2 της Συμβάσεως 1 εδ. στ' ο πωλητής που υπόκειται σε συμφωνία επιφύλαξης κυριότητας αναφέρεται ως «υπό όρους πωλητής» (conditional seller).

Ομοίως στο άρθ. 16 της Σύμβασης το Διεθνές Μητρώο αναφέρεται ως «Διεθνές Νηολόγιο»

³⁸ Σύμφωνα με το άρθ.1 λδ' της Σύμβασης: «Σύμβαση παροχής εμπράγματης ασφάλειας, είναι η σύμβαση με την οποία ο οφειλέτης παρέχει ή συμφωνεί να παράσχει στο δανειστή εμπράγματη ασφάλεια (συμπεριλαμβανομένης της εμπράγματης ασφάλειας κυριότητας) επί αντικειμένου, ώστε να διασφαλιστεί η εκπλήρωση υφιστάμενης ή μελλοντικής υποχρέωσης του οφειλέτη ή τρίτου».

³⁹ Σύμφωνα με το άρθ.5 παρ.3 της Σύμβασης: «Οι αναφορές στο εφαρμοστέο δίκαιο αφορούν τους εσωτερικούς κανόνες του δικαίου που εφαρμόζονται, σύμφωνα τους κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του Κράτους του δικάζοντος δικαστή».

⁴⁰ Σύμφωνα με το άρθ.7 της Σύμβασης: « Η εμπράγματη ασφάλεια συνιστά διεθνή ασφάλεια όταν η συμφωνία που την συνιστά ή την προβλέπει είναι (α) γραπτή, (β) αναφέρεται σε αντικείμενο επί του

πειρωτικού δικαίου, οι οποίες εξαρτούν την τυπική εγκυρότητα τέτοιων συμφωνιών από τον ρητό προσδιορισμό του ανώτατου ποσού που δύναται να εισπράξει σύμφωνα με αυτές ο δανειστής. Στις δικαιοδοσίες αυτές συνηθίζεται να ορίζεται στην συμφωνία παροχής εμπράγματης ασφάλειας πόσο μεγαλύτερο από εκείνο των ασφαλισμένων απαιτήσεων προς μεγαλύτερη εξασφάλιση του πιστωτή. Συνεπώς δεν τίγεται η εγκυρότητα της διεθνούς ασφάλειας, στην περίπτωση μη πλήρωσης των προβλεπόμενων από το εθνικό δίκαιο διατυπώσεων. Για παράδειγμα η διεθνής ασφάλεια παραμένει έγκυρη ακόμη και όταν η παραχώρηση υποθήκης επί αντικειμένου αεροσκάφους δεν περιβλήθηκε τον τύπο του συμβολαιογραφικού εγγράφου ή όταν η συμφωνία περιέχει ρήτρα περί εξασφάλισης όλων των υποχρεώσεων του οφειλέτη προς τον δανειστή χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό αυτών. Είναι όμως δυνατό και το αντίστροφο, ήτοι μία μία έγκυρη κατά το εθνικό δίκαιο συμφωνία παροχής εμπράγματης ασφάλειας να μην νομιμοποιείται ως διεθνή ασφάλεια. Για παράδειγμα σύμφωνα με το εμπράγματο δίκαιο πολλών δικαιοδοσιών ο οφειλέτης μπορεί να παραχωρήσει εμπράγματες ασφάλειες στο σύνολο των περιουσιακών του στοιχείων χωρίς ανάγκη ειδικότερου προσδιορισμού αυτών.

Αντιθέτως, η Σύμβαση θέτει ως προϋπόθεση εγκυρότητας της εν λόγω συμφωνίας την επαρκή περιγραφή των βεβαρημένων με εμπράγματα ασφάλεια αντικειμένων του αεροσκάφους⁴¹.

3.2.2 Σύμβαση πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας.

Κατά τον ορισμό της Συμβάσεως, «*συμφωνία επιφύλαξης κυριότητας είναι η συμφωνία πώλησης ενός αντικειμένου, υπό τον όρο ότι η κυριότητα δεν μεταβιβάζεται μέχρι την εκπλήρωση του όρου ή των όρων της συμφωνίας*»⁴².

Η έννοια είναι σαφώς ευρύτερη από την αντίστοιχη του εθνικού δικαίου, η οποία περιορίζει την συμφωνία επιφύλαξης κυριότητας προς εξασφάλιση του ποσού

οποίου ο οφειλέτης έχει δικαίωμα διάθεσης (γ) παρέχει την δυνατότητα ταυτοποίησης του αντικειμένου σύμφωνα με το Πρωτόκολλο, (δ) σε περίπτωση σύμβασης παροχής εμπράγματης ασφάλειας παρέχει τη δυνατότητα καθορισμού των ασφαλισμένων υποχρεώσεων, χωρίς να υφίσταται ανάγκη προσδιορισμού ασφαλιζόμενου ποσού ή ανώτατου ασφαλιζόμενου ποσού».

⁴¹ Δυνάμει του άρθ. VII του Πρωτοκόλλου « Η περιγραφή αντικειμένου αεροσκάφους, που περιλαμβάνει τον αύξοντα αριθμό του κατασκευαστή, την επωνυμία αυτού και τον προσδιορισμό του μοντέλου του, είναι απαραίτητη και αρκεί για την αναγνώριση του αντικειμένου».

⁴² Άρθ. 1 λζ' της Σύμβασης

της αγοραπωλησίας που πρέπει να καταβληθεί από τον αγοραστή⁴³. Δεδομένου ότι η συμφωνία περιβάλλεται τον απαιτούμενο έγγραφο τύπο, συνιστά σύμφωνα με την Σύμβαση διεθνή εμπράγματα ασφάλεια⁴⁴.

Όπως ειπώθηκε και ανωτέρω η υπαγωγή της συμφωνίας σε μία από τις τρεις κατηγορίες ασφαλειών του άρθρου 2 παρ.2 της Σύμβασης, εξαρτάται από το εθνικό εφαρμοστέο δίκαιο. Ο χαρακτηρισμός της συμφωνίας συνδέεται άμεσα με ζητήματα εκτέλεσης δεδομένου ότι προβλέπονται διαφορετικά ένδικα βοηθήματα για τον δανειστή με σύμβαση εμπράγματης ασφάλειας από εκείνα του υπό όρους πωλητή ή εκμισθωτή⁴⁵.

Συγκριμένα, ο υπό όρους πωλητής μετά την καταγγελία της σύμβασης λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων του οφειλέτη και αφού αναλάβει ως κύριος την κατοχή του αντικειμένου δύναται εν συνεχεία να το πουλήσει σε τίμημα υψηλότερο από εκείνο που οφείλετο κατά τον χρόνο καταγγελίας της σύμβασης χωρίς να υποχρεούται να αποδώσει το επιπλέον ποσό. Αντιθέτως, ο πιστωτής, υποχρεούται να διανείμει το πλεόνασμα στους υπόλοιπους προνομιούχους δανειστές με βάση την σειρά καταχώρισης των εμπράγματων ασφαλειών τους και να καταβάλλει τυχόν υπόλοιπο στον οφειλέτη⁴⁶.

3.2.3 Σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης

Η Σύμβαση ορίζει ότι: «*σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης*» είναι η σύμβαση δια της οποίας ένα πρόσωπο (ο εκμισθωτής) παρέχει δικαίωμα κατοχής ή ελέγχου επί ενός αντικειμένου (με ή χωρίς δυνατότητα αγοράς του) σε άλλο πρόσωπο (τον μισθωτή) με αντάλλαγμα την καταβολή μισθώματος ή άλλη πληρωμή⁴⁷.

Η Σύμβαση, υιοθετεί και για τις εν λόγω συμφωνίες έναν ευρύτερο ορισμό περιλαμβάνοντας στο ρυθμιστικό της πλαίσιο και συμφωνίες που δεν πληρούν τα κριτήρια βάσει του εθνικού δικαίου. Συγκεκριμένα, στις δικαιοδοσίες του common law, η σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης συνιστά εμπράγματα ασφάλεια μόνο όταν παρέχεται με σκοπό εξασφάλισης της απαίτησης ή όταν δεν δίνεται με τέτοιο σκοπό (εξασφάλισης) αν έχει διάρκεια μεγαλύτερη του ενός έτους. Αντιθέτως στην Σύμβα-

⁴³ Το Αστικό Δίκαιο του Κεμπέκ αποτελεί παράδειγμα ενός πιο περιοριστικού ορισμού.

⁴⁴ Άρθ. 7 εδ. α' της Σύμβασης

⁴⁵ Ένδικα βοηθήματα άρθ.12 και 14 αντίστοιχα.

⁴⁶ Άρθ.8 παρ. 6 της Σύμβασης

⁴⁷ Άρθ. 1 ιζ' της Σύμβασης

ση, δεν ορίζονται ανάλογα κριτήρια με συνέπεια οι εν λόγω συμφωνίες να χαρακτηρίζονται ως διεθνείς ασφάλειες οι οποίες όμως εμπίπτουν, βάσει του εθνικού δικαίου, στην έννοια της χρηματοδοτικής μίσθωσης και όχι της εμπράγματης ασφάλειας⁴⁸.

3.3 Η εμπράγματη ασφάλεια καθίσταται εκτελεστή έναντι τρίτων με την καταχώριση της στο Διεθνές Μητρώο⁴⁹. Η Σύμβαση αντιμετωπίζει το ζήτημα της εκτελεστότητας των ασφαλειών έναντι τρίτων στον βαθμό που απαιτείται προκειμένου να επιλυθούν διαφορές σχετικά με την προτεραιότητα των ασφαλειών αυτών ενώ για άλλους σκοπούς το ζήτημα της εκτελεστότητας θα καθοριστεί βάσει του εθνικού εφαρμοστέου δικαίου.

Για παράδειγμα, ζητήματα σχετικά με την κατάταξη δύο ανταγωνιστικών ασφαλειών οι οποίες είναι καταχωρημένες μόνο στο Εθνικό Μητρώο δεν θα επιλυθούν με βάση τις διατάξεις της Συμβάσεως. Ο πιστωτής προκειμένου να προστατευτεί έναντι τρίτων αρκεί να καταχωρήσει την εμπράγματη ασφάλεια του στο Διεθνές Μητρώο χωρίς να απαιτείται καταχώριση και στο Εθνικό Μητρώο.

4. Το Διεθνές Μητρώο

4.1 Γενικά χαρακτηριστικά

Το Διεθνές Μητρώο για καταχώριση των εμπράγματων ασφαλειών συνιστά αναμφισβήτητα έναν από τους σημαντικότερους νεωτερισμούς της Σύμβασης δεδομένου ότι αποτελεί το μοναδικό παγκόσμιο ηλεκτρονικό μητρώο που έχει θεσπιστεί βάσει του διεθνούς δημοσίου δικαίου⁵⁰. Η δημιουργία του συμβάλλει αποφασιστικά στην καθιέρωση ενός ομοιόμορφου νομικού καθεστώτος για ρύθμιση των διεθνών ασφαλειών.

Ιδιαίτερος σημαντική κατά το στάδιο της προετοιμασίας του Διεθνούς Μητρώου ήταν η συμβολή της ad hoc Ομάδας Εργασίας για το Διεθνές Μητρώο η οποία συστάθηκε κατά την διάρκεια της 3^{ης} Κοινής Συνόδου Εμπειρογνομόνων (Ρώμη, 20-31 Μαρτίου 2000) και εργάστηκε μέχρι την έναρξη της Διπλωματικής Συνδιάσκε-

⁴⁸ Βλ. άρθ.2 παρ. 2 της Σύμβασης που ορίζει ότι « το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο καθορίζει αν μία χρηματοδοτική μίσθωση θα χαρακτηριστεί σύμφωνα με την Σύμβαση ως χρηματοδοτική συμφωνία ή ως εμπράγματη ασφάλεια».

⁴⁹ Άρθ. 29 της Σύμβασης

⁵⁰ Άρθ. 16 της Σύμβασης

ψης⁵¹. Η ομάδα εκπόνησε μία σειρά αναφορών σε σχέση με ζητήματα καταχώρισης που υποβλήθηκαν από κοινού στο UNIDROIT και ICAO και έθεσαν τα θεμέλια για το Διεθνές Σύστημα Μηολόγησης. Υπάρχουν διαφορετικά Διεθνή Μητρώα για κάθε κατηγορία αντικειμένων αντίστοιχα με τα Πρωτόκολλα που καλύπτουν την κάθε ειδικότερη κατηγορία εξοπλισμού.

Το σύστημα καταχώρισης διέπεται εν μέρει από την Σύμβαση, η οποία περιέχει τους γενικούς κανόνες για την καταχώριση στο Διεθνές Μητρώο, εν μέρει από το Πρωτόκολλο το οποίο περιέχει ειδικότερες διατάξεις για εξοπλισμό αεροσκαφών και διοίκησης του Διεθνούς Μητρώου, εν μέρει από κανονισμούς που εκδίδονται από την Εποπτεύουσα Αρχή για λειτουργικά ζητήματα και εν μέρει από διαδικασίες που διέπουν την λειτουργία του Διεθνούς Μητρώου και θεσπίζονται από την Εποπτεύουσα Αρχή⁵².

Στο πλαίσιο της Σύμβασης, η καταχώριση αποτελεί απαραίτητη νομική προϋπόθεση προκειμένου να είναι εκτελεστά έναντι τρίτων εμπράγματα δικαιώματα ή ασφάλειες που έχουν συσταθεί με συμφωνία ή δυνάμει νόμου. Στο άρθρο 29 παρ. 1 της Συμβάσεως ορίζεται ότι: «*Μία καταχωρημένη ασφάλεια έχει προτεραιότητα έναντι κάθε άλλης ασφάλειας που καταχωρήθηκε μεταγενέστερα καθώς και έναντι μη καταχωρημένης εμπράγματης ασφάλειας*»⁵³. Είναι προφανές ότι η διάταξη αναφέρεται σε εμπράγματα δικαιώματα τα οποία δεν δημιουργούνται από την καταχώριση αλλά έχουν ήδη συσταθεί ή πρόκειται να συσταθούν στο μέλλον. Το αποτέλεσμα της εν λόγω διατάξεως είναι να εφαρμόζεται η αρχή *''qui prior est tempore potior in jure''* στην καταχώριση των ανταγωνιστικών εμπράγματων δικαιωμάτων και όχι την σύστασή τους⁵⁴.

Η διευρυμένη έννοια της εμπράγματης ασφάλειας έχει ως συνέπεια να καταχωρούνται στο Διεθνές Μητρώο συμφωνίες που δεν καταχωρούνται στα αντίστοιχα εθνικά μητρώα των περισσότερων δικαιοδοσιών δηλαδή συμφωνίες πώλησης με παρακράτηση κυριότητας και συμφωνίες χρηματοδοτικής μίσθωσης⁵⁵.

⁵¹ Βλ. Μουσταϊρα Ε., *Σύμβαση περί διεθνών...* ό.π. σελ.378

⁵² Βλ. Goode R., κ.α *Transnational Commercial...* ό.π. σελ. 412

⁵³ Άρθ. 29 παρ.1 Σύμβασης

⁵⁴ Cuming CC R., «Considerations in the Design of an International Registry for Interests in Mobile Equipment», *Unif. L.Rev* (1999), 275, 276-279

⁵⁵ Με εξαίρεση τις ΗΠΑ, Καναδά και Ν. Ζηλανδία

Ομοίως είναι δυνατή η καταχώριση πωλήσεων ή μελλοντικών συμφωνιών πώλησης αντικειμένων αεροσκαφών⁵⁶. Στο μέτρο λοιπόν που η Σύμβαση αναγνωρίζει προτεραιότητα σε εμπράγματα ασφάλεια που αντιπροσωπεύεται από ενδεχόμενη καταχώριση (εδώ η καταχώριση προηγείται της δημιουργίας του εμπράγματος δικαιώματος) το Διεθνές Μητρώο αποτελεί ένα δημόσιο μητρώο στο οποίο καταχωρούνται όχι μόνο οι υπάρχουσες αλλά και οι μελλοντικές ασφάλειες και συμβάσεις που επηρεάζουν ένα υπάρχον εμπράγματο δικαίωμα. Η αναφερόμενη περίπτωση αποτελεί παρέκκλιση από τον γενικό κανόνα κατά τον οποίο η σύσταση των εμπραγμάτων δικαιωμάτων ή ασφαλειών προηγείται της καταχώρισης στο Διεθνές Μητρώο. Συνεπώς η προτεραιότητα των εν λόγω εμπραγμάτων ασφαλειών θα καθοριστεί βάσει της ημερομηνίας καταχώρισης τους στο Διεθνές Μητρώο.

Επίσης, ιδιαιτέρως σημαντική είναι η πρόβλεψη της Συμβάσεως, ότι η προτεραιότητα της καταχωρημένης στο Διεθνές Μητρώο εμπράγματης ασφάλειας δεν επηρεάζεται ακόμη και αν ο κάτοχος αυτής γνώριζε την ύπαρξη προγενέστερων ασφαλειών επί του ίδιου αντικειμένου. Η λειτουργία του Διεθνούς Μητρώου είναι να διατηρήσει την προτεραιότητα που θα είχε κανόνα η καταχωρημένη εμπράγματη ασφάλεια σύμφωνα με τον κανόνα *“prior term- pore.”*

4.2 Σύστημα Καταχώρισης των διεθνών ασφαλειών

4.2.1 Σύστημα καταθέσεως σημειώσεων

Η καταχώριση διενεργείται με βάση τα περιουσιακά στοιχεία (*asset based*) επί των οποίων παρέχεται ή προβλέπεται η διεθνής ασφάλεια και όχι βάσει του ονόματος του οφειλέτη (*debtor- based*).

Για το κύρος της εμπράγματης ασφάλειας απαιτείται η καταχώριση να γίνεται επί μοναδικών προσδιοριζόμενων αντικειμένων. Για παράδειγμα, η καταχώριση ασφάλειας επί αντικειμένων αεροσκάφους είναι έγκυρη όταν περιγράφεται στην συμφωνία, το αντικείμενο του αεροσκάφους ως προς τον αύξοντα αριθμό του κατασκευαστή, την επωνυμία αυτού και τον προσδιορισμό του μοντέλου του⁵⁷.

⁵⁶ Αρθ. III του Πρωτοκόλλου

⁵⁷ Αρθ. VII του Πρωτοκόλλου

Η πλειοψηφία των εθνικών συστημάτων καταχωρήσεων εμπράγματων ασφαλειών εμπίπτει σε μία από τις δύο γενικές κατηγορίες, τις οποίες αποτελούν:⁵⁸

α) Τα συστήματα καταθέσεως σημειώσεως (*notice-filing*) το οποίο ακολουθείται από τις πολιτείες των ΗΠΑ και β) τα συστήματα καταθέσεως εγγράφων (*document-filing*) που ακολουθείται κατά κανόνα από τις χώρες της Ηπειρωτικής Ευρώπης.

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν επέλεξε ως προς την καταχώριση των διεθνών ασφαλειών, το σύστημα καταθέσεως σημειώσεων ως αποτελεσματικότερο για τις ανάγκες των μερών στις χρηματοδοτικές συναλλαγές. Εφόσον, η καταχώριση, ως μορφή δημοσιότητας καθορίζει μόνο την σειρά προτεραιότητας μεταξύ ανταγωνιστικών δικαιωμάτων αρκεί η εισαγωγή στο σύστημα ελάχιστων πληροφοριών, δηλαδή ονομάτων, διευθύνσεων και συγκεκριμένη περιγραφή του αντικειμένου, για την πραγματοποίηση της καταχώρισης. Δεν υπάρχει αποδεδειγμένη ανάγκη να συμπεριληφθούν στο Διεθνές Μητρώο εκτενείς λεπτομέρειες της συμφωνίας μεταξύ των μερών και τυχόν περαιτέρω πληροφορίες μπορούν να ζητηθούν απευθείας από τα συμβαλλόμενα μέρη. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων η λειτουργία του Διεθνούς Μητρώου εξυπηρετείται πλήρως με την δημόσια γνωστοποίηση της ύπαρξης ή πιθανούς ύπαρξης διεθνούς ασφάλειας⁵⁹. Το ενδιαφερόμενο πρόσωπο, μπορεί να πληροφορηθεί μέσω έρευνας στο Διεθνές Μητρώο, την ύπαρξη τυχόν προγενέστερων ασφαλειών και έτσι να αποτρέψει τον νομικό κίνδυνο να καταστεί η ασφάλεια του υποδεέστερη σε σειρά προτεραιότητας.

4.2.2 Πλεονεκτήματα του «συστήματος καταχώρισης πληροφοριών»

Η γνωστοποίηση ελάχιστων πληροφοριών κατά την καταχώριση εξασφαλίζει με τον καλύτερο τρόπο το απόρρητο των επιχειρηματικών σχέσεων μεταξύ πιστωτή και οφειλέτη. Με τον τρόπο αυτό το σύστημα εξασφαλίζει την επαρκή ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών χωρίς να θίγεται η ανάγκη διατήρησης της εμπιστευτικότητας επιχειρηματικών πληροφοριών.

Επίσης η καταχώριση ελάχιστων στοιχείων στο Διεθνές Μητρώο περιορίζει αντίστοιχα και το μέτρο ευθύνης του Υπευθύνου του Μητρώου (Registrar) εφόσον είναι σπανιότερη η συχνότητα λάθους κατά την καταχώριση λιγότερων στοιχείων ή

⁵⁸ Βλ. Μουσταΐρα Ε., *Σύμβαση περί...ό.π.*, σελ.378

⁵⁹ Βλ. Cuming CC R., *Considerations in the Design...*, ό.π., σελ. 275, 276-279

όταν εκλείπει ο έλεγχος των έντυπων εγγράφων των πληροφοριών εγγραφής. Κατά την επιλογή του εν λόγω συστήματος ελήφθησαν βεβαίως υπόψιν και τα πλεονεκτήματα του συστήματος κατάθεσης εγγράφων τα οποία δεν υφίσταται στο άλλο σύστημα. Ειδικότερα, οι χρήστες των εθνικών μητρώων θεωρούν μεγάλη ευκολία την δυνατότητα πρόσβασης σε όλα τα σχετικά έγγραφα συγκεντρωμένα σε ένα τόπο καθώς και την δυνατότητα πληροφόρησης για προγενέστερες συναλλαγές επί του ίδιου αντικειμένου. Η επιλογή όμως ενός τέτοιου συστήματος θα απέκλειε στην ουσία την χρήση μίας ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων απαραίτητη για την αποτελεσματικότητα και προσβασιμότητα στο Διεθνές Νηολόγιο.

Θα μπορούσε βέβαια να χρησιμοποιηθεί οπτική σάρωση για την ψηφιοποίηση των εγγράφων, όμως το κόστος θα ήταν απαγορευτικό λαμβανομένου υπόψη και της ανάγκης λογισμικού που θα απευθύνεται σε διαφορετικές γλώσσες.

4.2.3 Διεθνές Νηολόγιο: Ένα πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα καταχώρισης

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του Διεθνούς Νηολογίου είναι η ηλεκτρονική του μορφή. Πρόκειται για ένα πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα προσβάσιμο επτά μέρες την εβδομάδα επί 24 βάσεων.

Όλες οι καταχωρήσεις καθώς και οι διαγραφές αυτών, οι έρευνες στο νηολόγιο και τα εκδοθέντα πιστοποιητικά πραγματοποιούνται μέσω του διαδικτύου και όχι σε έντυπη μορφή. Τα μέρη στέλνουν τα δεδομένα στο Νηολόγιο και εντός εύλογου χρόνου λαμβάνουν επιβεβαίωση ότι η καταχώριση είναι ισχυρή. Επίσης παρέχεται η δυνατότητα χρήσης ενός closing room για την διενέργεια ταυτόχρονων καταχωρήσεων στη περίπτωση σύναψης διαφορετικών συμφωνιών.

Πρόκειται για ένα γρήγορο, αξιόπιστο και σχετικά ανέξοδο σύστημα που δεν περιλαμβάνει την κατάθεση συμφωνιών ή αντιγράφων ούτε τον έλεγχο των υποβληθέντων στοιχείων που σχετίζονται με τις εν λόγω συμφωνίες. Δεδομένου, ότι ο διαχειριστής του Μητρώου δεν φέρει καμία υποχρέωση διενέργειας ελέγχου ως προς την εγκυρότητα των μεταδιδόμενων από τους χρήστες πληροφοριών ούτε ευθύνη για το ανακριβές ή εσφαλμένο αυτών, η πρόσβαση στο Μητρώο με σκοπό καταχώρισης υπόκειται σε αυστηρούς ελέγχους ασφάλειας. Προς τον σκοπό αυτό χορηγείται σε κάθε χρήστη ένα ψηφιακό πιστοποιητικό προκειμένου να εξακριβώνεται ότι η καταχώριση διενεργείται από εξουσιοδοτημένο χρήστη.

4.2.4 Ο ρόλος του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας ως Εποπτεύουσας Αρχής

Μία ακόμη καινοτομία της Σύμβασης είναι ο καθορισμός Εποπτεύουσας Αρχής (*Supervisory Authority*) του Διεθνούς Μητρώου σε σχέση με τον εξοπλισμό αεροσκαφών. Τον ρόλο αυτό έχει αναλάβει από τον Μάρτιο του 2006, κατόπιν πρόσκλησης της Διπλωματικής Συνδιάσκεψης, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (‘‘ICAO’’) ειδική υπηρεσία των ΗΕ στον τομέα των αεροσκαφών⁶⁰. Η λειτουργία του Διεθνούς Μητρώου έχει ανατεθεί κατόπιν διαγωνισμού στην ιδιωτική εταιρία Anviareto που αποτελεί κοινοπραξία μεταξύ της Ιρλανδικής Κυβέρνησης και της SITA SC, κορυφαίο πάροχο υπηρεσιών επικοινωνίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Στα καθήκοντα της Εποπτεύουσας Αρχής συμπεριλαμβάνεται μεταξύ άλλων, ο διορισμός και η απόλυση του διαχειριστή του Διεθνούς Μητρώου, η δημοσίευση κανονισμών που διέπουν την λειτουργία του Διεθνούς Μητρώου, η εποπτεία του διαχειριστή και του Διεθνούς Μητρώου, η υποβολή αναφορών κατά τακτά χρονικά διαστήματα στα Συμβαλλόμενα Κράτη σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την Σύμβαση και το Πρωτόκολλο και κάθε απαραίτητη ενέργεια για την διασφάλιση ενός αποτελεσματικού συστήματος νηολόγησης για την εφαρμογή των σκοπών της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου⁶¹.

Η Εποπτεύουσα Αρχή διαθέτει από την Σύμβαση νομική προσωπικότητα και απολαύει ασυλίας έναντι δικαστικών ή διοικητικών ενεργειών. Επίσης μπορεί να απολαύει φορολογικής απαλλαγής και άλλων προνομίων αν προβλέπεται από την συμφωνία με το Κράτος υποδοχής⁶².

5. Ένδικα μέσα προστασίας του δανειστή.

5.1 Η Σύμβαση χρηματοδότησης ως τίτλος εκτελεστός.

Ο δανειστής προκειμένου να αξιολογήσει το ισχύον νομικό καθεστώς περί ασφαλισμένων απαιτήσεων ενός Συμβαλλόμενου Κράτους και την αποτελεσματική επιβολή της εμπράγματης ασφάλειας του κατά την διαδικασία εκτέλεσης εξετάζει

⁶⁰ Weber L., «*The new Registry for International Interests in Aircraft Equipment under the Cape Town Convention and Protocol of 2001*» ZLW (2006)

⁶¹ Αρθ. 17 της Σύμβασης

⁶² Αρθ. 27 της Σύμβασης

πρωτίστως τα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται από το δίκαιο του Κράτους αυτού σε περίπτωση αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων του οφειλέτη⁶³.

Η Σύμβαση απαιτεί από τα Κράτη Μέλη να δηλώσουν αν τα προβλεπόμενα από την Σύμβαση ένδικα βοηθήματα μπορούν να ασκηθούν εξωδικαστικά ή μόνο κατόπιν παρέμβασης του δικαστηρίου⁶⁴. Ακόμη και σε περίπτωση που το Συμβαλλόμενο Κράτος έχει προβεί σε δήλωση αυτοδύναμης άσκησης των ένδικων βοηθημάτων, γεγονός που νομιμοποιεί τον δανειστή να εκτελέσει την εμπράγματη ασφάλεια του εντός του Κράτους αυτού χωρίς ανάγκη παρέμβασης δικαστηρίου, ο δανειστής δύναται αν επιθυμεί να προσφύγει στο δικαστήριο για έκδοση απόφασης που θα διατάσσει τα απαραίτητα μέτρα προστασίας.⁶⁵ Η Σύμβαση, προστατεύει από την άλλη και τα συμφέροντα του οφειλέτη, απαιτώντας από τον δανειστή να ασκεί τα ένδικα βοηθήματα με *''εμπορικά εύλογο τρόπο''*. Ομοίως, ορίζει ότι η άσκηση των ένδικων βοηθημάτων γίνεται με *εμπορικά εύλογο τρόπο* όταν ασκείται σύμφωνα με την διάταξη της συμφωνίας, εκτός αν η διάταξη αυτή είναι παράλογη⁶⁶.

5.2 Προβλεπόμενα από την Σύμβαση ένδικα βοηθήματα σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του οφειλέτη.

5.2.1 Γεγονότα που συνιστούν αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων.

Σύμφωνα με τις νέες μορφές χρηματοδοτήσεων, αθέτηση των υποχρεώσεων του οφειλέτη δεν συνιστά μόνο η μη καταβολή του οφειλόμενου χρηματικού ποσού. Οι συμφωνίες χρηματοδότησης συνήθως ακολουθούνται από άλλες συμφωνίες ή περιέχουν ρήτρες η παράβαση των οποίων συνιστά αθέτηση των υποχρεώσεων του οφειλέτη και νομιμοποιεί τον δανειστή προς άσκηση των ένδικων βοηθημάτων⁶⁷

Η Σύμβαση ενστερνίζεται αυτή την πρακτική δίνοντας την δυνατότητα στα μέρη να καθορίσουν με μεταξύ τους έγγραφη συμφωνία τα γεγονότα που συνιστούν αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων⁶⁸.

⁶³ Βλ. Kozuka S., *Implementing the Cape Town...ό.π.*, σελ. 18

⁶⁴ Άρθ. 54 παρ.2 της Σύμβασης

⁶⁵ Άρθ. 8 παρ.2 και Άρθ. 10 β της Σύμβασης

⁶⁶ Άρθ.ΙΧ παρ.3 του Πρωτοκόλλου

⁶⁷ Βλ. Kozuka S., *Implementing the Cape...ό.π.*,σελ.18

⁶⁸ Άρθ.11 παρ.1 της Συμβάσεως.

5.2.2 Ένδικα βοηθήματα δανειστή σε σύμβαση παροχής εμπράγματης ασφάλειας

Η Σύμβαση προβλέπει μία σειρά ένδικων βοηθημάτων σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του οφειλέτη. Το είδος της παρεχόμενης προστασίας καθώς και οι προϋποθέσεις χορήγησης αυτής, εξαρτάται από τον χαρακτηρισμό της συμφωνίας στην οποία στηρίζεται η εμπράγματη ασφάλεια⁶⁹. Αν η συμφωνία χαρακτηρίζεται ως σύμβαση παροχής εμπράγματης ασφάλειας, ο δανειστής μπορεί να ασκήσει τα προβλεπόμενα ένδικα βοηθήματα μόνο κατόπιν συναίνεσης του οφειλέτη. Αντιθέτως ο χαρακτηρισμός της συμφωνίας ως σύμβαση πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας ή σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης καθιστά δυνατή την άσκηση των ένδικων βοηθημάτων από τον δανειστή χωρίς ανάγκη συναίνεσης του οφειλέτη.

Ο δανειστής σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του οφειλέτη μπορεί (α) να θέσει υπό την κατοχή ή έλεγχο του το βεβαρημένο αντικείμενο, (β) να πωλήσει ή να μισθώσει αυτό ή (γ) να εισπράξει το εισόδημα ή οποιοδήποτε άλλο κέρδος από την διαχείριση ή χρήση του αντικειμένου⁷⁰. Περαιτέρω το άρθρο 12 προβλέπει ότι: *«ο δανειστής έχει στην διάθεση του τα προβλεπόμενα από το εφαρμοστέο δίκαιο πρόσθετα ένδικα βοηθήματα, συμπεριλαμβανομένων των ένδικων βοηθημάτων που συμφωνήθηκαν μεταξύ αυτού και του οφειλέτη, εφόσον δεν αντιτίθενται στις υποχρεωτικές διατάξεις όπως αναφέρονται στο άρθρο 15»*⁷¹. Οι διατάξεις της Σύμβασης για τα ένδικα βοηθήματα του δανειστή προσπαθούν να διασφαλίσουν ότι ο δανειστής δεν θα αποκτήσει ποσό μεγαλύτερο από εκείνο των ασφαλισμένων απαιτήσεων. Δηλαδή κάθε ποσό που εισπράττει ο δανειστής κατά την άσκηση των ένδικων βοηθημάτων συνυπολογίζεται για την εξόφληση του ποσού των ασφαλισμένων απαιτήσεων ενώ κάθε πλεονάζον ποσό πρέπει να διανεμηθεί στους επόμενους στη σειρά κατάταξης δικαιούχους εμπράγματων ασφαλειών καταβάλλοντας στον οφειλέτη τυχόν υπόλοιπο.⁷²

Ο δανειστής, μπορεί επίσης να αποκτήσει την κυριότητα του ασφαλισμένου αντικειμένου είτε κατόπιν συναίνεσης όλων των ενδιαφερόμενων μερών είτε με δικαστική απόφαση που δέχεται την αίτηση του⁷³. Το δικαστήριο διατάσσει το εν λόγω μέτρο υπό τον όρο ότι το ποσό των ασφαλισμένων υποχρεώσεων που θα εξοφληθεί

⁶⁹ Βλ. Goode R., κ.α. Transnational Commercial Law...ό.π., σελ.410-411

⁷⁰ Άρθ.8 παρ.1 α, β και γ

⁷¹ Δηλαδή οι διατάξεις των άρθ.8 παρ.3 έως 6, άρθ.9 παρ.3 και 4, άρθ.13 παρ.2, άρθ.14.

⁷² Άρθ.8 παρ.5 και 6

⁷³ Άρθ. 9 παρ.1 και 2

από την μεταβίβαση αυτή είναι ανάλογο της αξίας του αντικειμένου αφού ληφθούν υπόψη και τυχόν καταβολές του δανειστή σε οποιαδήποτε από τα ενδιαφερόμενα μέρη⁷⁴.

5.2.3 Ένδικα βοηθήματα του υπό όρους πωλητή ή εκμισθωτή.

Τα ένδικα βοηθήματα που παρέχονται, βάσει του άρθ. 10 της Συμβάσεως, στον πωλητή με παρακράτηση κυριότητας ή τον εκμισθωτή χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι σαφώς απλούστερα από εκείνα του πιστωτή. Συγκεκριμένα, ο υπό όρους πωλητής ή εκμισθωτής μπορούν είτε να προβούν σε καταγγελία της Σύμβασης και να αναλάβουν την κατοχή του αντικειμένου είτε να υποβάλλουν αίτηση στο δικαστήριο που θα διατάσσει τα εν λόγω μέτρα⁷⁵. Για την άσκηση των ένδικων βοηθημάτων, όπως ειπώθηκε και ανωτέρω, δεν απαιτείται συναίνεση του οφειλέτη.

5.3 Τα Ένδικα βοηθήματα του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου περί διαγραφής και εξαγωγής του αεροσκάφους.

Το Πρωτόκολλο (άρθ. ΙΧ) επεκτείνει τα προβλεπόμενα από την Σύμβαση ένδικα βοηθήματα με θέσπιση ειδικών διατάξεων περί εξοπλισμού αεροσκαφών.

Πρόσθετα ένδικα βοηθήματα είναι η *διαγραφή του αεροσκάφους* από το εθνικό μητρώο αεροσκαφών και η *εξαγωγή και φυσική μεταφορά του αντικειμένου του αεροσκάφους* από την επικράτεια στην οποία βρίσκεται⁷⁶. Σκοπός της παρεχόμενης

⁷⁴ Άρθ. 9 παρ.3

⁷⁵ Σε περίπτωση όμως που το Συμβαλλόμενο Κράτος έχει προβεί στην δήλωση του άρθ. 54 δεν είναι δυνατή η εξωδικαστική άσκηση των ένδικων βοηθημάτων του άρθ. 10 της Συμβάσεως..

⁷⁶ Βλ. Gerber D/ Walton D., «*De-registration and Export Remedies under the Cape Town Convention*», *Cape Town Convention Journal*, (2014), σελ.52 (υποσημ.18) όπου αναφέρει ότι: Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν δεν ασχολήθηκε εξ αρχής με τα ζητήματα της διαγραφής και εξαγωγής του αεροσκάφους αλλά το σχετικό ένauσμα δόθηκε από την Ομάδα Εργασία της Πολιτικής Αεροπορίας (WAG). Σε κοινό υπόμνημα που εκπονήθηκε από την Airbus Industry και Boeing Company (εκ μέρους της WAG) προτάθηκε ότι «η Σύμβαση θα βοηθούσε ουσιαστικά τους χρηματοδότες, εκμισθωτές και φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών αν προέβλεπε τα δικαιώματα διαγραφής και εξαγωγής του αεροσκάφους σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του οφειλέτη καθόσον αυτά αποτελούν, σύμφωνα με την Σύμβαση του Σικάγο, σημαντικά στοιχεία των εννοιών της ανάκτησης, κατάσχεσης και ρευστοποίησης των εμπράγματων ασφαλειών που προβλέπονται από την Σύμβαση. Δεδομένου ότι οι εθνικοί κανόνες μπορούν να αναχαιτίσουν τα ανωτέρω εμπορικά δικαιώματα πρέπει η Σύμβαση να περιέχει διατάξεις

προστασίας, είναι να επιτρέψει στον δανειστή να απομακρύνει το αεροσκάφος από τον έλεγχο του οφειλέτη και να το θέσει υπό τον έλεγχο του δανειστή. Σε περίπτωση διαγραφής το ένδικο βοήθημα επιτρέπει επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο, μεταγενέστερη επανεγγραφή του αεροσκάφους σε εθνικό μητρώο της επιλογής του δανειστή⁷⁷. Με τις διατάξεις αυτές παρέχεται η δυνατότητα στον δανειστή να αποκτήσει την συνεργασία της αρμόδιας αρχής νηολόγησης και άλλων διοικητικών αρχών του τόπου καταχώρισης του αεροσκάφους κατά την άσκηση των ένδικων βοηθημάτων⁷⁸. Για την άσκηση (των εν λόγω βοηθημάτων) απαιτείται συναίνεση του οφειλέτη και επέλευση γεγονότος που συνιστά αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων αυτού⁷⁹. Επιπλέον το άρθ. ΙΧ παρέχει την βάση για δύο ξεχωριστές και διακριτές προσεγγίσεις προκειμένου ο δανειστής να πετύχει την διαγραφή και εξαγωγή του αεροσκάφους σε περίπτωση με εκτέλεσης των υποχρεώσεων του οφειλέτη. Ειδικότερα ο δανειστής έχει τις ακόλουθες επιλογές:

Η πρώτη επιλογή του δανειστή είναι να πετύχει την διαγραφή και εξαγωγή του αεροσκάφους μέσω της δικαστικής οδού (*Court route*)⁸⁰.

Συγκεκριμένα, ο δανειστής δύναται να ζητήσει από το δικαστήριο του Κράτους καταχώρισης του αεροσκάφους ή αλλοδαπό δικαστήριο (του οποίου η δικαιοδοσία αναγνωρίζεται από το Κράτος νηολόγησης) ως επείγον μέτρο προσωρινής ρύθμισης την κατοχή ή έλεγχο του αεροσκάφους και να ειδοποιήσει τις αρμόδιες αρχές καταχώρισης για την λήψη των μέτρων αυτών. Στην περίπτωση αυτή τα ένδικα βοηθήματα διαγραφής και εξαγωγής του αεροσκάφους καθίστανται διαθέσιμα στον δανει-

για τα ένδικα βοηθήματα της διαγραφής και εξαγωγής του αεροσκάφους ώστε τα δικαιώματα αυτά να παρέχονται παραχρήμα μετά την ανάκτηση χωρίς την ανάγκη περαιτέρω ρυθμιστικών πράξεων ή συναίνεσης από την αεροπορική εταιρία..

⁷⁷ Το Άρθρο ΙΧ παρ.1, α του Πρωτοκόλλου επικεντρώνεται στα αεροσκάφη (σε αντίθεση με τα αντικείμενα αεροσκάφους) καθόσον μόνο αυτά καταχωρούνται. Βεβαίως οι διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο εφαρμόζονται μόνο επί ατράκτων και όχι επί κινητήρων αεροσκαφών. Έτσι παρότι το εν λόγω άρθρο αναφέρεται στα αεροσκάφη πρέπει να ερμηνευτεί ότι αναφέρεται σε αντικείμενα αεροσκαφών που απαρτίζονται από ατράκτους και ελικόπτερα. Αντιθέτως το ένδικο βοήθημα της εξαγωγής και φυσικής μεταφοράς του εδ.β' καλύπτει αντικείμενα αεροσκάφους (σε αντίθεση με το αεροσκάφος) και συνεπώς εκτείνεται και στους κινητήρες αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων και των μη εγκατεστημένων κινητήρων).

⁷⁸ Στην Σύμβαση η «αρχή μητρώου» αναφέρεται ως «νηολογούσα αρχή».

⁷⁹ Άρθ. ΙΧ παρ.1 του Πρωτοκόλλου και άρθ.11 της Συμβάσεως.

⁸⁰ Gerber D., κ.α. De-registration and Export...ό.π. σελ.55

στή από την νηολογούσα αρχή εντός πέντε εργάσιμων ημερών⁸¹. Ο δανειστής δεν μπορεί εντούτοις να κάνει χρήση της δικαστικής οδού για την άσκηση των εν λόγω ένδικων βοηθημάτων αν υπάρχει κάτοχος άλλης καταχωρημένης εμπράγματης ασφάλειας που έχει προτεραιότητα έναντι της δικής του.

Η *δεύτερη επιλογή του δανειστή* είναι να ασκήσει τα παρόντα ένδικα βοηθήματα μέσω της *αμετάκλητης έγκρισης της αίτησης για διαγραφή και εξαγωγή (IDERA)*⁸².

Το Πρωτόκολλο, εισάγει το σύστημα αμετάκλητης έγκρισης της αίτησης για διαγραφή και εξαγωγή του αεροσκάφους, προς διευκόλυνση των μερών στην άσκηση των εν λόγω ένδικων βοηθημάτων καθόσον δεν απαιτείται η έκδοση δικαστικής απόφασης. Η επιλογή παρέχεται στον δανειστή αν το Συμβαλλόμενο Κράτος έχει κάνει δήλωση(opt-in declaration). Επειδή, είναι συνήθως ο οφειλέτης που ως τρέχων κάτοχος του αεροσκάφους πρέπει να κάνει την αίτηση για διαγραφή και να επιτρέψει την εξαγωγή του αεροσκάφους σε άλλο Κράτος, ο δανειστής που θέλει τα ασκήσει τα ένδικα αυτά βοηθήματα αντιμετωπίζει δυσκολίες αν ο οφειλέτης δεν συνεργαστεί οικειοθελώς⁸³.

Η IDERA είναι πληρεξούσιο με το οποίο εξουσιοδοτείται ο δανειστής ή νόμιμος εκπρόσωπος αυτού να υποβάλλουν αυτές τις αιτήσεις εκ μέρους του οφειλέτη.

Συνεπώς ο δανειστής που έχει εξασφαλίσει εκ των προτέρων την αμετάκλητη έγκριση της αίτησης για διαγραφή και εξαγωγή του αεροσκάφους μπορεί να λάβει μόνος του τα απαραίτητα μέτρα σε περίπτωση μη εκτέλεσης των υποχρεώσεων του οφειλέτη. Η νηολογούσα αρχή του Συμβαλλόμενου Κράτους στην οποία υποβάλλεται η αίτηση υποχρεούται να ικανοποιεί κάθε αίτημα διαγραφής ή εξαγωγής υπό τον όρο ότι έχουν συναινέσει όλοι οι πιστωτές που έχουν προτεραιότητα έναντι του πιστωτή υπέρ του οποίου έχει εκδοθεί η εξουσιοδότηση⁸⁴.

⁸¹ Αρθ. X παρ.6

⁸² Αρθ. XIII παρ.1 του Πρωτοκόλλου

⁸³ Βλ. Kozuka S., *Implementing the Cape Town...ό.π.*, σελ. 18.

⁸⁴ Αρθ. IX παρ. 5

5. 4 Ένδικα βοηθήματα σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας.

Η αποφασιστική δοκιμασία μίας εμπράγματης ασφάλειας είναι η αποτελεσματικότητα της κατά την διαδικασία αφερεγγυότητας του οφειλέτη⁸⁵.

Η σύμβαση περιέχει διατάξεις με σκοπό να εξασφαλίσει την εκτελεστικότητα της εμπράγματης ασφάλειας του δανειστή κατά την έναρξη διαδικασιών αφερεγγυότητας. Αυτό είναι πολύ σημαντικό για την διάρθρωση της χρηματοδότησης με βάση τα περιουσιακά στοιχεία-ιδίως για την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας των πιστοποιητικών παραλαβής του εξοπλισμού- προκειμένου να γνωρίζει ο πιστωτής αν το δικαίωμα του θα επηρεαστεί από την έναρξη των διαδικασιών αφερεγγυότητας.⁸⁶ Σύμφωνα με το άρθ.30 της Σύμβασης η διεθνής εμπράγματη ασφάλεια που έχει καταχωρηθεί στο διεθνές νηολόγιο πριν την έναρξη των διαδικασιών αφερεγγυότητας παράγει αποτελέσματα κατά του οφειλέτη είναι δηλαδή εκτελεστή κατά του τελευταίου και του συνδίκου της πτωχευτικής περιουσίας.

Η προστασία παρέχεται στον δανειστή υπό την προϋπόθεση ότι δεν παραβιάζονται οι κανόνες δημοσίας τάξεως του Κράτους όπου λαμβάνει χώρα η διαδικασία της πτώχευσης, οι κανόνες δηλαδή του εθνικού πτωχευτικού δικαίου περί προνομιακών συναλλαγών ή καταδολίευσης των δανειστών. Η καταχωρημένη εμπράγματη ασφάλεια είναι εκτελεστή αν παράγει αποτελέσματα σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.

Το Πρωτόκολλο προβλέπει πρόσθετους κανόνες, που δίνουν δικαίωμα στον πιστωτή να ζητήσει την επιστροφή του αντικειμένου αεροσκάφους αν δεν εκπληρωθούν όλες οι αθετηθείσες υποχρεώσεις του οφειλέτη από τον σύνδικο της πτωχευτικής περιουσίας. Ειδικότερα, το άρθ. XI δίνει στο συμβαλλόμενο κράτος την ευχέρεια να επιλέξει με δήλωση του κατά την στιγμή επικύρωσης της Σύμβασης μεταξύ δύο εναλλακτικών. Η επιλογή πρέπει να γίνει καθ' ολοκληρίαν όχι εν μέρει επιτρέπεται όμως η επιλογή διαφορετικών εναλλακτικών για διαφορετικές μορφές αφερεγγυότητας. Αν το κράτος δεν επιλέξει ρητώς καμία εναλλακτική θα εφαρμοστούν οι διατάξεις του εγχώριου δικαίου του συμβαλλόμενου κράτους. Για να εφαρμοστεί ο κανό-

⁸⁵ Βλ. Goode R., κ.α. Commercial Law...ό.π,σελ. 418

⁸⁶ Kozuka S., «The Cape Town Convention and Its Implementation in Domestic Law: *Between Tradition and Innovation*» in *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, (Springer 2017), 42

νας για τις διεθνείς διαδικασίες αφερεγγυότητας πρέπει το κράτος στο οποίο κηρύσσεται η πτώχευση να είναι το ίδιο με εκείνο στο οποίο βρίσκεται ο εξοπλισμός.⁸⁷

Η Εναλλακτική Α (γνωστή και ως "hard option") εξασφαλίζει ότι ο πιστωτής έχει δικαίωμα να εκτελέσει ατομικά την εμπράγματη ασφάλεια του. Ο διαχειριστής της περιουσίας ή ο οφειλέτης κατά την επέλευση γεγονότος αφερεγγυότητας πρέπει είτε να αποκαταστήσει όλες τις περιπτώσεις αθέτησης υποχρεώσεων και να συμφωνήσει προς την εκπλήρωση των μελλοντικών μέσα στην περίοδο αναμονής είτε να παραδώσει την κατοχή του αντικειμένου του αεροσκάφους στον πιστωτή. Η εναλλακτική Α είναι εμπνευσμένη από τα τμήματα 1110 και 1168 του Αμερικανικού Ομοσπονδιακού Πτωχευτικού Κώδικα και δεν αφήνει διακριτική ευχέρεια στο δικαστήριο να αναστείλει την διαδικασία. Το συμβαλλόμενο κράτος πρέπει με δήλωση να επιλέξει την εναλλακτική Α αν θέλει να επωφεληθεί από την έκπτωση της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν διαθέσιμη βάσει της συμφωνίας του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (OECD) στον τομέα των αεροσκαφών.

Η εναλλακτική Β (γνωστή ως "soft option") επιβάλλει στον διαχειριστή της περιουσίας να γνωστοποιήσει στον πιστωτή, κατόπιν αιτήματος του τελευταίου, και εντός της προθεσμίας όπως ορίζεται στην δήλωση του Συμβαλλόμενου κράτους αν θα αποκαταστήσει τις περιπτώσεις αθέτησης υποχρεώσεων και θα συμφωνήσει να εκπληρώσει όλες τις μελλοντικές υποχρεώσεις ή θα δώσει την δυνατότητα στον πιστωτή λάβει στην κατοχή του το αντικείμενο του αεροσκάφους σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο. Αν παραλείψει την γνωστοποίηση ή δεν προβεί στην εκπλήρωση των ανειλημμένων υποχρεώσεων το δικαστήριο μπορεί να επιτρέψει στον πιστωτή να αναλάβει την κατοχή του αντικειμένου του αεροσκάφους.

5.5 Επείγοντα μέτρα προσωρινής ρύθμισης

5.5.1 Ιδιαίτερης σημαντικότητας για την αξιολόγηση του πιστωτικού κινδύνου είναι το ένδικο βοήθημα του άρθ. 13 της Σύμβασης που παρέχει προστασία στον δανειστή μέχρι την έκδοση της απόφασης που περατώνει την κύρια δίκη.

Στο άρθρο ορίζεται ότι: (1) *Με την επιφύλαξη κάθε δήλωσης στην οποία μπορεί να προβεί δυνάμει του άρθ. 55 , ένα Συμβαλλόμενο Κράτος διασφαλίζει ότι ο πι-*

⁸⁷ Βλ. Μουσταίρα Ε., *Σύμβαση περί διεθνών...ό.π* σελ.379.

στωτής που προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία μη εκτέλεσης των υποχρεώσεων του οφειλέτη, μπορεί εκκρεμούσης της κύριας δίκης επί της απαίτησης του, και εφόσον ο οφειλέτης έχει συμφωνήσει σχετικά σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, να ζητήσει από το δικαστήριο ταχεία προστασία με την μορφή ενός ή περισσότερων από τα παρακάτω μέτρα, όπως απαιτεί ο πιστωτής. α) την διατήρηση του αντικειμένου και της αξίας του β) την κατοχή ή φύλαξη του αντικειμένου, γ) ακινητοποίηση του αντικειμένου δ) χρηματοδοτική μίσθωση ή διαχείριση του αντικειμένου και των προσόδων που αυτό αποδίδει. Η διάταξη ενισχύεται από το άρθ. Χ του Πρωτοκόλλου που ορίζει ότι η προστασία είναι «ταχεία» όταν παρέχεται εντός τόσο ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης προς λήψη μέτρων όσων προβλέπονται στην δήλωση του συμβαλλόμενου κράτους.

5.5.2 Η ερμηνεία του άρθρου 13 είναι διφορούμενη, εφόσον το ένδικο αυτό βοήθημα φαίνεται να μην αντιστοιχεί σε κανένα από τα παραδοσιακά ένδικα βοηθήματα των εθνικών έννομων συστημάτων. Η κρίσιμη αξιολόγηση είναι αν το άρθ. 13 καθιερώνει μία εντελώς νέα μορφή δικαστικής προστασίας ή στηρίζεται σε ήδη υπάρχουσες μορφές που προβλέπονται και ισχύουν επί μακρόν και αποτελεσματικά στα διάφορα εθνικά νομικά συστήματα ⁸⁸.

Αν θεωρηθεί ως ένα καινοτόμο νομικό καθεστώς που εγκαθιδρύει ένα *sui generis* ένδικο βοήθημα, η ερμηνεία αυτού πρέπει να γίνει βάσει του επιδιωκόμενου από την Σύμβαση σκοπού. Αντιθέτως αν θεωρηθεί μία μορφή «μεταφύτευσης» (*transplant*) από τα εθνικά έννομα συστήματα, είναι απαραίτητη η συγκριτική επισκόπηση των εθνικών ένδικων βοηθημάτων με σκοπό την συμπλήρωση του άρθρου 13 και τον καθορισμό του ως αυτόνομου νομικού καθεστώτος. Στον Επίσημο Σχολιασμό της Σύμβασης διατυπώνεται ότι το άρθ. 13 θα στηριχτεί στα ένδικα βοηθήματα που ήδη υπάρχουν στις εθνικές νομικές παραδόσεις χωρίς όμως να εξειδικεύει ποια είναι αυτά.⁸⁹

Καμία από τις εν λόγω προσεγγίσεις δεν έρχεται σε αντίθεση με τον σκοπό των συντακτών προς επίτευξη ομοιομορφίας μέσω της δημιουργίας αυτόνομων ένδι-

⁸⁸ Cuniberti G. Advance relied under the Cape Town Convention. *The Cape Town Convention Journal* (2012), 79-90

⁸⁹ Goode R., *Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment* (revised edn, UNITROIT 2008) para.4.108

κων βοηθημάτων. Το άρθ. 5 παρ.2 της Συμβάσεως ορίζει ότι «η ερμηνεία ζητημάτων που διέπονται από την Σύμβαση αλλά δεν ρυθμίζονται ρητά σε αυτή πρέπει να γίνεται με βάση τις γενικές αρχές στις οποίες βασίζεται και μόνο αν δεν υπάρχουν τέτοιες αρχές επιτρέπεται η ερμηνεία των ζητημάτων σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο».

Δεδομένου όμως ότι το άρθρο 13 θεσπίζει ένα δικονομικό ένδικο βοήθημα και τα ζητήματα που χρήζουν ερμηνείας είναι δικονομικής φύσης, οι αρχές της Σύμβασης είναι εξαιρετικά απίθανο να φανούν χρήσιμες στον καθορισμό τέτοιων κανόνων.

Επειδή αποτελεί οικουμενικό κανόνα η διαδικασία να διέπεται από το *forum* καμία Σύμβαση δεν έχει προβλέψει κάτι διαφορετικό⁹⁰. Το άρθρο 13 επιβεβαιώνει τον κανόνα αυτό ορίζοντας ότι *οι προϋποθέσεις άσκησης των ένδικων βοηθημάτων της Σύμβασης θα καθοριστούν από το δίκαιο του δικάζοντος δικαστή*. Δεδομένου ότι η δικονομία των Συμβαλλόμενων Κρατών προβλέπει πολλές μορφές ένδικων βοηθημάτων που διέπονται από διαφορετικούς δικονομικούς κανόνες είναι αδύνατη η επίτευξη ενός ομοιόμορφου δικονομικού κανόνα. Συνεπώς μπορεί να υπάρξει μερική μόνο αυτονομία ως προς τα μέτρα που θεσπίζονται στο άρθρο 13.

5.5.3 Μπορούν να υιοθετηθούν δύο προσεγγίσεις για την ερμηνεία του άρθρου 13:

α) *Τα μέτρα του άρθ. 13 ως μορφή Ασφαλιστικών μέτρων.*

Η πρώτη πιθανή προσέγγιση του άρθρου 13 είναι να ερμηνευτεί ως *αυτόνομο νομικό καθεστώς* εμπνευσμένο από τα εθνικά δίκαια, η συγκριτική επισκόπηση των οποίων θα βοηθήσει στη συμπλήρωση αυτού. Θα πρόκειται επομένως για *μία μορφή ασφαλιστικών μέτρων (interim relief)* με αποκλειστικό σκοπό την προστασία και διατήρηση των ουσιαστικών δικαιωμάτων του δανειστή μέχρι έκδοσης δικαστικής απόφασης επί της ουσίας για την αξίωση του δανειστή.

Οι συχνές αναφορές της Σύμβασης σε ανάλογους χαρακτηρισμούς και η προσωρινή μορφή προστασίας του δανειστή συνηγορούν εκ πρώτης υπέρ αυτής της άποψης. Ακόμη όμως και αν πρόθεση των συντακτών ήταν η δημιουργία ενός βοηθήματος που θα εξυπηρετεί ανάγκες ανάλογες με εκείνες των εθνικών μέτρων προσωρινής

⁹⁰ Το άρθ. 14 της Συμβάσεως επιβεβαιώνει τον κανόνα αυτόν ορίζοντας ρητά ότι «*το δίκαιο του forum θα καθορίζει τις διαδικαστικές προϋποθέσεις άσκησης των ένδικων βοηθημάτων που προβλέπονται από την Σύμβαση*». Η αναφορά στο δίκαιο του τόπου όπου πρόκειται να ασκηθεί το ένδικο βοήθημα γίνεται κατανοητή ως αναφορά στο δίκαιο του τόπου όπου θα αρχίσει η διαδικασία.

προστασίας υπάρχει εξαιρετική δυσκολία καθορισμού των μέτρων αυτών καθόσον τα «ασφαλιστικά μέτρα» αποτελούν μία εξαιρετικά ευρεία κατηγορία στις περισσότερες εθνικές έννομες τάξεις. Για παράδειγμα, στα εθνικά έννομα συστήματα υπάρχουν ασφαλιστικά μέτρα με αντικείμενο την συντηρητική κατάσχεση, την πληρωμή χρηματικού ποσού ή την απαγόρευση διενέργειας συγκεκριμένης πράξης. Το σημείο σύγκλισης των μέτρων αυτών είναι ότι αποσκοπούν στην προστασία του δικαιώματος του δανειστή και όχι στην οριστική διευθέτηση της επίδικης διαφοράς⁹¹. Δεδομένου, ότι οι προϋποθέσεις χορήγησης προσωρινής δικαστικής προστασίας ρυθμίζονται με τον ίδιο σχεδόν τρόπο από όλα τα εθνικά έννομα συστήματα η ερμηνεία του άρθ.13 ως ασφαλιστικού μέτρου άγει στις ακόλουθες συνέπειες:

-Ο δανειστής πρέπει να αποδείξει ότι υπάρχει σημαντική πιθανότητα να κερδίσει την υπόθεση επί της ουσίας και επομένως ότι τα επικαλούμενα δικαιώματα του πράγματι υπάρχουν (*fumus in boni juri*). Λόγω της επείγουσας φύσης των χορηγούμενων μέτρων δεν απαιτείται πλήρης απόδειξη αλλά αρκεί η παροχή εύλογων αποδείξεων και η πιθανολόγηση του δικαστηρίου για την ύπαρξη των δικαιωμάτων του δανειστή.

-Να υπάρχει επικείμενος κίνδυνος που πρέπει να αποτραπεί προκειμένου η απαίτηση του δανειστή να μην καταστεί ανικανοποίητη όταν αυτός εφοδιαστεί στο μέλλον με εκτελεστό τίτλο (*periculum in mora*).

-Η φύση των ασφαλιστικών μέτρων χορηγεί στα δικαστήρια την εξουσία λήψης των εν λόγω μέτρων *ex parte*, δηλαδή χωρίς ανάγκη κοινοποίησης της αίτησης του δανειστή στον οφειλέτη και παράσταση αυτού ενώπιον του δικαστηρίου. Έτσι ικανοποιείται ο σκοπός των ασφαλιστικών μέτρων προς διατήρηση του αντικειμένου μέχρι την έκδοση της οριστικής απόφασης. Από καμία όμως διάταξη της Συμβάσεως δεν χορηγούνται κατευθυντήριες γραμμές στα δικαστήρια ως προς το αναφερόμενο δικονομικό ζήτημα.

Επίσης, τα ασφαλιστικά μέτρα, ως μορφή προσωρινής δικαστικής προστασίας, έχουν παρεπόμενο χαρακτήρα και συνδέονται τελολογικώς με την κύρια διαγνωστική δίκη. Ο δανειστής θα πρέπει να ασκήσει το κύριο ένδικο βοήθημα για την έναρξη της κύριας διαδικασίας εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος άλλως αίρονται αυτοδικαίως τα ασφαλιστικά μέτρα. Ομοίως δεν γίνεται καμία αναφορά στην σύμβαση για την σχέση μεταξύ κύριας διαδικασίας και εκείνης του άρθ. 13.

⁹¹ Υπάρχουν όμως και ασφαλιστικά μέτρα μη προσωρινής φύσεως όπως για παράδειγμα η οριστική απόφαση που διατάσσει γνωστοποίηση στοιχείων.

Στα εθνικά έννομα συστήματα η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων δεν εξαρτάται σε καμία περίπτωση από την προηγούμενη συναίνεση του οφειλέτη. Το δικαίωμα του δανειστή πηγάζει από την δεσμευτική φύση του δικαιώματος το οποίο του επιτρέπει να απαιτήσει και να διασφαλίσει την εκτέλεση αυτού (δικαιώματος).

Τέλος, εφόσον η Σύμβαση αποτελεί ένα ενιαίο κείμενο με το Αεροναυτικό Πρωτόκολλο τα Συμβαλλόμενα Κράτη μπορούν, εκτός από ένδικα βοηθήματα του άρθρου 13, να επικαλεστούν τα πρόσθετα ένδικα βοηθήματα του Πρωτοκόλλου όπως την *πώληση του αντικειμένου αεροσκάφους*.⁹²

Παρότι τα περισσότερα κράτη έχουν δηλώσει ότι δεν θα κάνουν χρήση της εν λόγω δυνατότητας εντούτοις το νέο αυτό μέτρο ρίχνει άπλετο φως στην φύση του άρθ. 13 *καθόσον η πώληση δεν συνιστά ασφαλιστικό μέτρο αφού δεν δύναται να ανατραπεί αλλά οδηγεί στην (οριστική) ικανοποίηση του δανειστή με την εκτέλεση του δικαιώματος του επί της εμπράγματης ασφάλειας*⁹³.

β) Πρώιμο ένδικο βοήθημα εκτέλεσης του δικαιώματος του δανειστή.

Εφόσον το άρθρο 13 βρίσκεται στο Κεφάλαιο III της Σύμβασης, υποδηλώνεται ότι αυτό αποτελεί ένα από τα συμβατικά ένδικα βοηθήματα που θεσπίζει η Σύμβαση με σκοπό την εκτέλεση των ουσιαστικών δικαιωμάτων του δανειστή. Υπάρχουν πολλές ομοιότητες των ένδικων βοηθημάτων του άρθ. 13 και εκείνων του άρθ.8 της Συμβάσεως καθόσον και στις δύο περιπτώσεις τα ένδικα βοηθήματα επιτρέπονται μόνο κατόπιν συμφωνίας με τον οφειλέτη, απαιτούν απόδειξη από τον δανειστή της αθέτησης των υποχρεώσεων του οφειλέτη και τέλος προβλέπονται τα ίδια μέτρα προστασίας και στις δύο περιπτώσεις.

Η δεύτερη λοιπόν ερμηνεία είναι η θεώρηση του ένδικου βοηθήματος του άρθρου 13 ως *αυτόνομου sui generis ένδικου βοηθήματος*, το οποίο προβλεπόμενο κατόπιν συμφωνίας των μερών επιτρέπει στον δανειστή να προβεί σε εκτέλεση του δικαιώματος του επί του ασφαλισμένου αντικειμένου. Η χορήγηση του μέτρου στην περίπτωση αυτή δεν έχει σκοπό μόνο την προστασία ή διατήρηση του δικαιώματος του δανειστή αλλά οδηγεί στην ικανοποίηση του δανειστή με την εκτέλεση του δικαιώματος του. Η εν λόγω προσέγγιση οδηγεί αντίστοιχα στις ακόλουθες συνέπειες:

⁹² Άρθ. X παρ.3 Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου

⁹³ Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ρωσία έχουν δηλώσει ότι δεν θα χρησιμοποιήσουν το Άρθ. X(3) του Πρωτοκόλλου.

-Εφόσον η λήψη των χορηγούμενων μέτρων οδηγεί στην ικανοποίηση των ασφαλιστέων δικαιωμάτων του δανειστή, ο τελευταίος υποχρεούται σε πλήρη απόδειξη των δικαιωμάτων την εκτέλεση των οποίων επιδιώκει. Η απαίτηση απόδειξης που επιβάλλει το άρθρο 13 πρέπει να ερμηνευτεί ως υποχρέωση πλήρους απόδειξης των περιστατικών που συνιστούν αθέτηση των υποχρεώσεων του οφειλέτη.

-Ο συμβατικός χαρακτήρας του ένδικου βοήθηματος καθίσταται ζωτικής σημασίας εφόσον δεν υπάρχει δικαίωμα πρώιμης ικανοποίησης. Ενώ δηλαδή στην περίπτωση των ασφαλιστικών μέτρων παρέχεται ανεπιφύλακτα στον δανειστή η δυνατότητα να ζητήσει την λήψη των μέτρων αυτών χωρίς ανάγκη προηγούμενης συναίνεσης του δανειστή αντιθέτως στην περίπτωση πρώιμης ικανοποίησης του δικαιώματος του δανειστή είναι απαραίτητη η συναίνεση του οφειλέτη εφόσον δικαίωμα εκτέλεσης επιτρέπεται κατά κανόνα μόνο με δικαστική απόφαση ως την ύπαρξη της αξίωσης του.

Υπό αυτή την έννοια το ένδικο βοήθημα του άρθ.13 αποτελεί ένα εκλεπτυσμένο και προηγμένο ένδικο βοήθημα με το οποίο ο οφειλέτης δύναται να χορηγήσει στους πιστωτές που επιθυμεί δυνατότητα πρώιμης ικανοποίησης των απαιτήσεων τους. Συνεπώς, εφόσον σκοπός του αιτούμενου μέτρου δεν είναι η διατήρηση ή διασφάλιση των δικαιωμάτων του δανειστή μέχρι εκδόσεως οριστικής απόφασης αυτός δεν υποχρεούται να αποδείξει ότι υπάρχει ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων που επικαλείται .

-Τέλος εφόσον το μέτρο οδηγεί στην ικανοποίηση του δανειστή, ο τελευταίος δεν υποχρεούται να προσφύγει στην κύρια διαδικασία. Καθόσον το χορηγούμενο μέτρο δεν είναι προσωρινής φύσεως θα ισχύει μέχρι να ανακληθεί και δεν αίρεται αυτοδικαίως εξαιτίας μη έκδοσης οριστικής απόφασης επί της ουσίας της αξίωσης.

6. Κανόνες προτεραιότητας

6.1 Βασικοί κανόνες προτεραιότητας μεταξύ «συντρεχουσών» διεθνών εμπράγματων ασφαλειών

Η Σύμβαση καθιερώνει ένα απλουστευμένο σύστημα κανόνων προτεραιότητας, με πρόβλεψη κοινών κανόνων και για τις τρεις κατηγορίες συμφωνιών με τις οποίες συστήνεται εμπράγματα ασφάλεια και ενσωμάτωση αυτών σε ένα και μοναδικό άρθρο της Σύμβασης.

Ειδικότερα, στο άρθρο 29 παρ.1 ορίζεται ότι: «*Μία καταχωρημένη εμπράγματη ασφάλεια έχει προτεραιότητα έναντι α) κάθε άλλης ασφάλειας που καταχωρήθηκε μεταγενέστερα καθώς και β) έναντι μη καταχωρημένης εμπράγματης ασφάλειας*».

Η έλλειψη εξαιρέσεων και ταξινομήσεων, χαρακτηριστικά των εθνικών έννομων συστημάτων, δημιουργεί ένα κλίμα βεβαιότητας και ασφάλειας κατά την χρηματοδότηση αντικειμένων αεροσκαφών εφόσον διασφαλίζεται η προτεραιότητα του πιστωτή που θα καταχωρήσει πρώτος την εμπράγματη ασφάλεια του στο διεθνές νηολόγιο.

Προκειμένου να ενεργοποιηθούν οι κανόνες προτεραιότητας απαιτείται τουλάχιστον μία εκ των συντρεχουσών εμπράγματων ασφαλειών να είναι καταχωρημένη στο Διεθνές Νηολόγιο άλλως η προτεραιότητα θα καθοριστεί δυνάμει του εθνικού εφαρμοστέου δικαίου. Η προτεραιότητα της καταχωρημένης εμπράγματης ασφάλειας εξακολουθεί να ισχύει ακόμη στην περίπτωση που ο κάτοχος αυτής την απέκτησε ή κατέβαλλε το αντίστοιχο ποσό για την απόκτηση της *γνωρίζοντας την ύπαρξη προγενέστερης μη καταχωρημένης ασφάλειας*. Σκοπός της παρούσας διάταξης, είναι η διατήρηση της ακεραιότητας του συστήματος καταχώρισης και η αποφυγή διενέξεων σχετικά με την γνώση ή μη του Υπευθύνου καταχώρισης για την ύπαρξη της προγενέστερης ασφάλειας.⁹⁴

6.2 Κανόνες προτεραιότητας στην διαδικασία αφερεγγυότητας.

Κατά την έναρξη διαδικασιών αφερεγγυότητας κατά του οφειλέτη η Σύμβαση υιοθετεί διττή προσέγγιση.⁹⁵ Συγκεκριμένα, στο άρθρο 30 της Συμβάσεως, από την μία προβλέπεται ότι: «*μία εμπράγματη ασφάλεια η οποία χαρακτηρίζεται σύμφωνα με την Σύμβαση ως διεθνής ασφάλεια είναι εκτελεστή κατά του διαχειριστή της περιουσίας του αφερέγγυου οφειλέτη αν παράγει αποτελέσματα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο ακόμη και αν δεν έχει καταχωρηθεί στο Διεθνές Νηολόγιο*» και από την άλλη ότι «*η διεθνής εμπράγματη ασφάλεια η οποία έχει καταχωρηθεί στο Διεθνές Νηολόγιο πριν την έναρξη της διαδικασίας αφερεγγυότητας θα είναι επίσης εκτελεστή κατά του διαχειριστή της πτωχεύσεως ακόμη και αν δεν παράγει αποτελέσματα σύμφωνα με το εθνικό εφαρμοστέο δίκαιο*». Ως εκ τούτου, η εμπράγματη ασφάλεια του πιστωτή, ως διεθνής εμπράγματη ασφάλεια, παράγει αποτελέσματα κατά του διαχειριστή της περιουσίας

⁹⁴ Βλ. Goode R κ.α *Transnational Commercial...* σελ. 417

⁹⁵ Deschamps, M. (2013), «The perfection and priority rules of the Cape Town Convention and Aircraft Protocol A comparative law analysis», *Cape Town Convention Journal*, 57

του αφερέγγυου οφειλέτη είτε με την καταχώρηση αυτής στο διεθνές νηολόγιο είτε όταν είναι εκτελεστή δυνάμει του εθνικού δικαίου.

Σκοπός είναι η μεγαλύτερη διασφάλιση του πιστωτή διεθνούς ασφάλειας, δεδομένου ότι μία εμπράγματη ασφάλεια που είναι εκτελεστή, κατά του διαχειριστή της πτωχευτικής περιουσίας του οφειλέτη, σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους όπου εκτυλίσσονται οι διαδικασίες αφερεγγυότητας δεν είναι βέβαιο ότι θα παράγει τα ίδια αποτελέσματα όταν η διαδικασία αφερεγγυότητας λαμβάνει χώρα σε άλλο κράτος.⁹⁶ Η πρόβλεψη ενιαίων κανόνων ουσιαστικού δικαίου ήταν η προσφορότερη λύση καθόσον ο ομοιόμορφος κανόνας σύγκρουσης του *lex rei sitae* που εφαρμόζεται στις εμπράγματες συναλλαγές επί κινητών πραγμάτων καθίσταται ανεπαρκής επί κινητού εξοπλισμού αεροσκαφών⁹⁷.

6.3.Εξαιρέσεις από τους βασικούς κανόνες προτεραιότητας του άρθ.29

6.3.1.Ανταγωνιστικά δικαιώματα μεταξύ πιστωτή και αγοραστή αντικειμένου αεροσκάφους- Προτεραιότητα στον αγοραστή εξοπλισμού

Το Διεθνές Νηολόγιο δεν αποτελεί μητρώο καταχώρησης τίτλων ιδιοκτησίας παρόλα αυτά επιτρέπει την καταχώριση πώλησης αντικειμένου αεροσκάφους.

Το άρθρο 29 παρ.3 ακολουθεί ως προς τα αποτελέσματα της πώλησης έναντι διεθνούς ασφάλειας προσέγγιση ενός Υποθηκοφυλακείου.

Ειδικότερα, η διεθνής εμπράγματη ασφάλεια που παραχωρείται από τον οφειλέτη και καταχωρείται στο Διεθνές Νηολόγιο πριν την καταχώριση της πώλησης από τον οφειλέτη θα υπερισχύει έναντι του αγοραστή.

Από την άλλη μεριά ο αγοραστής που θα καταχωρήσει την πώληση στο Διεθνές Νηολόγιο αποκτά το αντικείμενο του αεροσκάφους ελεύθερο από οποιαδήποτε μεταγενέστερη μη καταχωρημένη ασφάλεια (ακόμη και αν πρόκειται για διεθνή ασφάλεια. Το ίδιο ισχύει σε περίπτωση που η διεθνής ασφάλεια έχει καταχωρηθεί βάσει δικαίου άλλου από αυτό της Σύμβασης⁹⁸.

⁹⁶ Βλ. Μουσταϊρα, *Ε. Σύμβαση περί...* ό.π., σελ.379

⁹⁷ Tucci, G., «Towards a transnational commercial law for secured transactions: the preliminary draft UNIDROIT Convention and Italian law», *Uniform Law Review*, (1999)371,374

⁹⁸ Βλ. Deschamps M., *The perfection and priority...* ό.π., σελ. 62-63

6.3.2 Ανταγωνιστικά δικαιώματα μεταξύ πωλητή με επιφύλαξη κυριότητας και πιστωτή εμπράγματης ασφάλειας- Προτεραιότητα στον αγοραστή υπό τον όρο επιφύλαξης κυριότητας

Σε περίπτωση ανταγωνισμού μεταξύ δικαιωμάτων του υπό όρους πωλητή και του κατόχου εμπράγματης ασφάλειας, η οποία του παραχωρήθηκε από τον υπό όρους αγοραστή, η προτεραιότητα μεταξύ αυτών θα καθοριστεί βάσει της σειράς καταχώρησης τους στο Διεθνές Νηολόγιο. Η Σύμβαση, όπως έχει ειπωθεί ανωτέρω, προβλέπει την εφαρμογή των κανόνων προτεραιότητας σε κάθε διεθνή ασφάλεια ανεξαρτήτως του χαρακτηρισμού της (πχ. ως συμφωνίας παροχής εμπράγματης ασφάλειας ή συμφωνίας με επιφύλαξη κυριότητας). Για παράδειγμα, ο πωλητής που μεταβιβάζει αντικείμενο αεροσκάφους σε αγοραστή με επιφύλαξη κυριότητας και δεν καταχωρεί την εν λόγω συμφωνία (επιφύλαξης κυριότητας) στο Διεθνές Νηολόγιο, έπεται σε σειρά προτεραιότητας έναντι πιστωτή που καταχώρησε την διεθνή του ασφάλεια στο Διεθνές Νηολόγιο ακόμη και αν αυτή (η ασφάλεια) παραχωρήθηκε από τον αγοραστή μετά την σύναψη της πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας.

Ομοίως, και στην περίπτωση που ο αγοραστής (και οφειλέτης τόσο του υπό όρους πωλητή όσο και του ασφαλισμένου πιστωτή) μεταβιβάζει την κυριότητα του αεροσκάφους σε πιστωτή, με σκοπό να διασφαλίσει τον τελευταίο ως προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεων, του η συναλλαγή αυτή χαρακτηρίζεται από την Σύμβαση ως διεθνής ασφάλεια.

Παρόλα αυτά, η εγκυρότητα της ως άνω ασφάλειας του πιστωτή, θα μπορούσε να αμφισβητηθεί δυνάμει της αρχής «*nemo dat quod non habet*», εφόσον ο αγοραστής δεν ήταν κύριος του μεταβιβαζόμενου αντικειμένου. Το παρόν επιχείρημα θα μπορούσε να βρει έρεισμα στο άρθ.7 της Συμβάσεως όπου ορίζεται ότι: «*Μια εμπράγματη ασφάλεια θεωρείται διεθνής εμπράγματη ασφάλεια ...όταν ο οφειλέτης έχει εξουσία διάθεσης επί του αντικειμένου*»⁹⁹. Το ως άνω αποτέλεσμα δεν είναι βεβαίως το επιδιωκόμενο από την Σύμβαση, καθόσον σε περίπτωση που η συμφωνία επιφύλαξης κυριότητας παρήγαγε αποτελέσματα έναντι τρίτων χωρίς την καταχώριση της, οι διατάξεις της Σύμβασης περί καταχώρισης διεθνούς ασφάλειας θα καθίσταντο άνευ ουσίας για τις συμφωνίες με επιφύλαξη κυριότητας. Η αναγνώριση της προτεραιότητας πιστωτή που έχει καταχωρήσει την διεθνή του ασφάλεια, δεν παραγκωνίζει την ανάγκη ύπαρξης εξουσίας προς διάθεση του αντικειμένου από τον αγοραστή αλλά

⁹⁹ Βλ. Deschamps M., *The perfection and priority...* ό.π., σελ.59

αναδεικνύει σαφώς το πνεύμα της Συμβάσεως να προσδώσει έννομες συνέπειες όχι μόνο στην καταχώριση αλλά και στην έλλειψη τέτοιας καταχώρισης. Η εν λόγω ρύθμιση αποτελεί τον μόνο τρόπο προστασίας του αγοραστή δεδομένου ότι ο τελευταίος δεν διαθέτει κάποια εμπράγματα ασφάλεια την οποία νομιμοποιείται να καταχωρήσει στο Διεθνές Νηολόγιο.

Συνεπώς, μέσω της καταχώρισης, ο αγοραστής μπορεί καταρχήν να ελέγξει πριν την σύναψη της συμβάσεως την ύπαρξη τυχόν διεθνών ασφαλειών που θα μπορούσαν να υπερισχύουν του δικού του δικαιώματος ενώ από την άλλη η καταχώριση δικαιώματος του πωλητή επισημαίνει την ύπαρξη σύμβασης πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας και άρα αντίστοιχα δικαιώματα του αγοραστή¹⁰⁰.

6.3.3 Εμπράγματα δικαιώματα που συντρέχουν με εσωτερική συναλλαγή

Καθόσον η Σύμβαση θεσπίζει ομοιόμορφους κανόνες δικαίου, δύναται να εφαρμοστεί και στις εσωτερικές συναλλαγές. Σύμφωνα όμως με το άρθρο 50 παρ.1 της Συμβάσεως, ένα συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να δηλώσει ότι η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε μία ασφάλεια που χαρακτηρίζεται ως διεθνής αλλά προκύπτει από εσωτερική συναλλαγή.

Η δήλωση δεν επηρεάζει τους κανόνες προτεραιότητας της Σύμβασης οι οποίοι εξακολουθούν να εφαρμόζονται και επί εσωτερικών συναλλαγών.¹⁰¹

Ως εκ τούτου μία διεθνής ή εθνική εμπράγματα ασφάλεια που καταχωρήθηκε στο Διεθνές Νηολόγιο υπερισχύει έναντι άλλης ασφάλειας που έχει καταχωρηθεί προηγουμένως στο Εθνικό Νηολόγιο.

6.3.4 Εμπράγματα δικαιώματα που «συντρέχουν» με μη-διεθνείς εμπράγματα ασφαλείες

Για την αναγνώριση μίας εμπράγματης ασφάλειας ως διεθνούς, απαιτείται μεταξύ άλλων δυνατότητα ταυτοποίησης του αντικειμένου του αεροσκάφους. Το άρθρο VII του Πρωτοκόλλου, ορίζει ότι: *«είναι απαραίτητη και αρκεί για την αναγνώριση αντικειμένου αεροσκάφους, η περιγραφή αυτού, ως προς τον αύξοντα αριθμό και την επωνυμία του κατασκευαστή καθώς και ο προσδιορισμός του μοντέλου του»*. Αν τα αναφερόμενα στοιχεία δεν περιλαμβάνονται στην συμφωνία η ασφάλεια στερείται της

¹⁰⁰ Βλ. Τσαβδαρίδης Δ.Α. *Το νέο διεθνές...*ό.π,σελ.93

¹⁰¹ Άρθ.50 παρ.2 Σύμβασης

διεθνούς της αναγνώρισης. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση αεροπορικών εταιριών οι οποίες παραχωρούν σε τράπεζες εμπράγματα ασφάλειες επί του συνόλου του εξοπλισμού αεροσκάφους που κατέχουν ή πρόκειται να αποκτήσουν στο μέλλον. Η πρακτική αυτή, σύμφωνη με αρκετά εθνικά έννομα συστήματα, αντικείται στις διατάξεις της Σύμβασης. Ως εκ τούτου, δυνάμει του άρθ.29 της Σύμβασης η ως άνω ασφάλεια ως μη διεθνής θα έπεται στην κατάταξη έναντι μίας διεθνούς ασφάλειας.

Σε περίπτωση όμως που η διεθνής ασφάλεια δεν είναι καταχωρημένη στο Διεθνές Νηολόγιο, η προτεραιότητα μεταξύ των ασφαλειών αυτών θα καθοριστεί σύμφωνα με το εθνικό εφαρμοστέο δίκαιο και όχι την Σύμβαση.

Ο κάτοχος μη διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας με την καταχώριση αυτής στο Διεθνές Νηολόγιο για συγκεκριμένο αντικείμενο του αεροσκάφους δεν επωφελείται από τους κανόνες προτεραιότητας της Σύμβασης εφόσον οι τελευταίοι εφαρμόζονται μόνο επί έγκυρης διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας.

6.3.5 Εμπράγματα δικαιώματα που «συντρέχουν» με προϊόντα αποζημίωσης

Η εμπράγματη ασφάλεια του πιστωτή σε βεβαρημένο με ασφάλεια αντικείμενο μπορεί δυνάμει νομοθεσίας να επεκτείνεται και στις προσόδους επί πωλήσεως του αντικειμένου αυτού. Στο αστικό δίκαιο, η επέκταση της ασφάλειας στα προϊόντα του αντικειμένου επιτυγχάνεται με το θεσμό της υποκατάστασης στο πράγμα (*subrogation in rem*) ενώ στο common law ο νόμος περί καταπιστεύματος (*trust law*) μπορεί να οδηγήσει στο ίδιο αποτέλεσμα.¹⁰² Παρόλα αυτά είναι αρκετές οι διαφορές στα διάφορα εθνικά συστήματα ως προς τα περιουσιακά στοιχεία που μπορεί να διεκδικήσει ο ασφαλισμένος πιστωτής ως προϊόντα αποζημίωσης.

Η Σύμβαση από την άλλη υιοθετεί μία ξεκάθαρη προσέγγιση ορίζοντας ότι: «η διεθνής εμπράγματη ασφάλεια επί αντικειμένου εκτείνεται και στα προϊόντα του αντικειμένου αυτού» και ότι: «η παραχωρούμενη προτεραιότητα επί αντικειμένου εκτείνεται και στα προϊόντα αποζημίωσης αυτού».¹⁰³ Στην Σύμβαση η εν λόγω έννοια

¹⁰² Βλ. Deschamps M., *The perfection and priority...* ό.π., σελ.63

¹⁰³ Άρθ. 29 παρ.6 Σύμβασης

έχει περιορισμένο πεδίο εφαρμογής καταλαμβάνοντας μόνο τις χρηματικές ή μη προσόδους συνεπεία καταστροφής ή απαλλοτρίωσης του πράγματος¹⁰⁴.

7. Σύστημα δηλώσεων

7.1 Γενικές παρατηρήσεις

Η Σύμβαση δεν επιτρέπει τις μονομερείς επιφυλάξεις εκ μέρους των Συμβαλλόμενων κρατών. Προκειμένου λοιπόν να ικανοποιήσει τις διαφορετικές εθνικές νομικές κουλτούρες έχει καθιερώσει ένα πολύπλοκο σύστημα δηλώσεων το οποίο από την μία παρέχει ευελιξία στα Συμβαλλόμενα Κράτη κατά την ανάληψη των υποχρεώσεων τους και από την άλλη οδηγεί στην τυποποίηση και διαφάνεια των επιμέρους κρατικών δεσμεύσεων¹⁰⁵. Τα Κράτη κατά τον χρόνο επικύρωσης της Σύμβασης υποχρεούνται να προβούν σε ορισμένες δηλώσεις και η σημαντικότερη εξ αυτών είναι η δήλωση του άρθ.54 σχετικά με την δυνατότητα άσκησης των εξωδικαστικών ένδικων βοηθημάτων.

Οι δηλώσεις και η ανάκληση αυτών κοινοποιούνται εγγράφως στο θεματοφύλακα [UNIDROIT] και το περιεχόμενό τους δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του UNIDROIT..

Το σύστημα δηλώσεων είναι εξαιρετικά σημαντικό για την νομική ισχύ των καταχωρημένων στο Διεθνές Μητρώο διεθνών ασφαλειών και συνεπώς στην αξιολόγηση του κινδύνου των σχετικών οικονομικών συναλλαγών.

7.2 Κατηγορίες δηλώσεων

7.2.1 Προαιρετικές δηλώσεις (opt-in declarations)

Παρότι οι περισσότερες δηλώσεις είναι προαιρετικής φύσεως τα Συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να τις υποβάλλουν προκειμένου μία συγκεκριμένη διάταξη της Συμβάσεως να παράγει αποτελέσματα. Για παράδειγμα στην κατηγορία αυτή εμπίπτουν οι δηλώσεις των άρθρων 39¹⁰⁶, 40¹⁰⁷, 55¹⁰⁸ και 60¹⁰⁹ της Σύμβασης και των άρθρων

¹⁰⁴ Άρθ.1 παρ.κγ

¹⁰⁵ Weber L., «Public and private features of the Cape Town Convention» *The Cape Town Convention Journal*, (2015), 56

¹⁰⁶ Σχετικά με τα δικαιώματα που έχουν προτεραιότητα χωρίς καταχώριση.

¹⁰⁷ Σχετικά με τα καταχωρητέα μη συμβατικά δικαιώματα ή εμπράγματα ασφάλειες.

θρων X¹¹⁰, XII¹¹¹ και XIII¹¹² του Πρωτοκόλλου, οι οποίες αν και προαιρετικές αποτελούν προαπαιτούμενο για την πλήρη εφαρμογή της Συμβάσεως¹¹³.

7.2.2 Υποχρεωτικές δηλώσεις (opt-out declarations)

Με τις δηλώσεις τύπου opt-out, το Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να αποκλείσει την εφαρμογή συγκεκριμένης διάταξης στο έδαφος της επικρατείας του αν θεωρεί ότι η εν λόγω διάταξη βρίσκεται σε ασυμφωνία με διατάξεις του εθνικού του δικαίου.

Υποχρεωτικής μορφής δηλώσεις είναι του άρθρου 48 παρ. 2 για τους Περιφερειακούς Οργανισμούς Οικονομικής Ενοποίησης και άρθρου 54 παρ. 2 της Σύμβασης.

Ειδικότερα με την δήλωση του άρθ. 54 το Συμβαλλόμενο Κράτος, το δικαίω του οποίου επιτρέπει την άσκηση βοηθημάτων μόνο κατόπιν αίτησης ενώπιον δικαστηρίου, δύναται να αποκλείσει την δυνατότητα προσφυγής στα εξωδικαστικά ένδικα βοηθήματα (extra-judicial remedies) των άρθ. 9 παρ.1 και 10 της Σύμβασης.

Για τα Κράτη που έχουν παραλείψει να προβούν στην εν λόγω δήλωση, το έννομο αποτέλεσμα σύμφωνα με το *άρθ.17 της Σύμβασης της Βιέννης για το "Δίκαιο των Συνθηκών"*, είναι η περιορισμένη εφαρμογή της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν¹¹⁴.

Συνεπώς, στα εν λόγω Κράτη, η Σύμβαση θα εφαρμόζεται χωρίς τις διατάξεις για τα εξωδικαστικά ένδικα βοηθήματα εφόσον η έλλειψη δηλώσεως ισοδυναμεί με αρνητική δήλωση ως προς την άσκηση των βοηθημάτων αυτών.

¹⁰⁸ Σχετικά με την προστασία εκκρεμούσης της κύριας δίκης

¹⁰⁹ Σχετικά με τις μεταβατικές διατάξεις.

¹¹⁰ Για τα ένδικα βοηθήματα σε περίπτωση αφερεγγυότητας.

¹¹¹ Για την παροχή συνδρομής κατά την διαδικασία αφερεγγυότητας.

¹¹² Για την έγκριση της αίτησης για διαγραφή και εξαγωγή του αντικειμένου αεροσκάφους.

¹¹³ Βλ. Goode R, κ.α Transnational Commercial ...ό.π., σελ 418.

¹¹⁴ Από τα 68 Κράτη που έχουν επικυρώσει την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν, τα 52 έχουν δηλώσει ότι η άσκηση εξωδικαστικών ένδικων βοηθημάτων είναι δυνατή εντός της επικρατείας τους, τα 8 έχουν δηλώσει τον αποκλεισμό τους, και τα υπόλοιπα 8 δεν έχουν κάνει καμία δήλωση για αυτό το ζήτημα.

7.2.3 Δηλώσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις (qualifying declarations) σύμφωνα με την Συμφωνία στον Τομέα των Αεροσκαφών (ASU)

Η Σύμβαση παρότι ρυθμίζει την σύσταση και εκτέλεση των διεθνών εμπράγματων ασφαλειών δεν αναφέρεται στα οικονομικά πλεονεκτήματα που αυτές αποφέρουν, όταν αποτελούν αντικείμενο χρηματοδοτικών συναλλαγών¹¹⁵.

Το εν λόγω κενό καλύπτεται με την αναφορά της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν στην Συμφωνία του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης στον τομέα των αεροσκαφών (ASU). Παρότι η συμφωνία ASU εφαρμόζεται μόνο στις χρηματοδοτήσεις από Οργανισμούς ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων στην πράξη είναι σημαντικό εφόσον η πλειονότητα χρηματοδοτήσεων αεροσκαφών σχετίζονται με Οργανισμούς ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων¹¹⁶.

Η Συμφωνία στον τομέα αεροσκαφών αποτελεί συμφωνία μεταξύ των σημαντικότερων κρατών κατασκευής αεροσκαφών στην οποία καθορίζονται οι ευνοϊκότεροι όροι και προϋποθέσεις για την παροχή εξαγωγικών πιστώσεων που τυγχάνουν δημόσια στήριξης για πώληση ή χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκαφών. Η συμφωνία θέτει όρια στο ύψος των επιτοκίων που επιβάλλεται από Οργανισμούς ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων για δανεισμό χρεογράφων ορίζοντας ότι αν ο επενδυτής του αεροσκάφους βρίσκεται εντός Κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος στην Σύμβαση του Κέιπ Τάουν δικαιούται μείωση ύψους 10% από το επιτόκιο για δανεισμό χρεογράφων. Ο μηχανισμός γνωστός ως «έκπτωση Κέιπ Τάουν» απεικονίζει τα οικονομικά πλεονεκτήματα της Σύμβασης. Το Κράτος μπορεί να υπαχθεί στην «λίστα Κέιπ Τάουν» όταν εκτός από Συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης έχει ομοίως προβεί σε μία σειρά δηλώσεων (qualifying declarations). Ο όρος qualifying declarations καταλαμβάνει δηλώσεις τύπου opt-in τις οποίες πρέπει να κάνει το Συμβαλλόμενο Κράτος καθώς και δηλώσεις τύπου opt-out τις οποίες δεν πρέπει να κάνει. Ειδικότερα θα πρέπει να προβεί στις ακόλουθες opt-ins δηλώσεις: α) Να επιλέξει την Εναλλακτική Α ως μέσο εκτέλεσης των εμπράγματων ασφαλειών σε διαδικασίες αφερεγγυότητας με περίοδο αναμονής όχι μεγαλύτερη των 60 ημερολογιακών ημερών¹¹⁷, β) να εγκρίνει την αίτηση για διαγραφή και εξαγωγή¹¹⁸ ως πρόσθετο ένδικο βοήθημα του πιστωτή,

¹¹⁵ Βλ. Kozuka S., *Implementing the Cape Town Convention...*ό.π., σελ. 50-51.

¹¹⁶ Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft (the 'ASU')

¹¹⁷ Άρθ. XI του Πρωτοκόλλου Αεροσκαφών

¹¹⁸ Άρθ. XIII του Πρωτοκόλλου

γ) να εξασφαλίζει την ελευθερία των συμβαλλόμενων μερών ως προς την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου¹¹⁹, και δ) είτε να επιτρέπει την άσκηση βοηθημάτων χωρίς παρέμβαση του δικαστηρίου¹²⁰ είτε ε) να εξασφαλίζει την λήψη επειγόντων μέτρων προσωρινής προστασίας εντός εύλογου χρονικού διαστήματος¹²¹.

Με τις opt-outs δηλώσεις το Συμβαλλόμενο κράτος *αποκλείει*: α) την δυνατότητα λήψης ασφαλιστικών μέτρων εκτός αν είναι δυνατά χωρίς παρέμβαση δικαστηρίου¹²² β) την προτεραιότητα της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν έναντι της Σύμβασης για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων για την Συντηρητική Κατάσχεση Αεροσκάφους¹²³, γ) την χρηματοδοτική μίσθωση του αντικειμένου αεροσκάφους ως ένδικο βοήθημα¹²⁴.

Επομένως, για τα συμβαλλόμενα κράτη που θέλουν να επωφεληθούν από τα οικονομικά οφέλη της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν υπάρχει ενοποίηση των κανόνων του ουσιαστικού δικαίου σε μεγάλο βαθμό. Το γεγονός ότι η ενοποίηση γίνεται όχι με την σύνταξη ενός κειμένου αλλά με τις επιλογές των Συμβαλλόμενων Κρατών συνάδει με την έννοια του ρυθμιστικού ανταγωνισμού στο χώρο του δικαίου¹²⁵.

7.3 Κράτη που δεν έχουν προβεί στις απαιτούμενες δηλώσεις.

Από τα κράτη που έχουν επικυρώσει ή προσχωρήσει στην Σύμβαση του Κέιπ Τάουν υπάρχουν επτά κράτη που δεν προβεί σε καμία δήλωση σύμφωνα με την Σύμβαση¹²⁶ και πέντε κράτη που δεν έχουν κάνει καμία δήλωση σύμφωνα με το Πρωτόκολλο.¹²⁷

Για τα κράτη αυτά, όπως έχει προηγουμένως ειπωθεί, εφαρμόζεται εν μέρει η Βασική Σύμβαση και το Πρωτόκολλο των Αεροσκαφών χωρίς τις διατάξεις για τις οποίες απαιτείται δήλωση. Η περιορισμένη εφαρμογή της Σύμβασης είναι σύμφωνη με το άρθ. 17 της Σύμβασης της Βιέννης εφόσον οι υπόλοιπες διατάξεις της Σύμβα-

¹¹⁹ Άρθ. VIII του Πρωτοκόλλου

¹²⁰ Άρθ.52 παρ.2 της Βασικής Σύμβασης

¹²¹ Άρθ.13 της Βασικής Σύμβασης

¹²² Άρθ.43 της Σύμβασης

¹²³ Άρθ. XXIV του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου Αεροσκαφών

¹²⁴ Άρθ. 54 παρ.1 της Σύμβασης

¹²⁵ Βλ. Kozuka S., *Implementing the Cape ...* ό.π., σελ. 51-52

¹²⁶ Γκαμπόν, Μπουρκίνα Φάσο, Κοτ ντ' Ιβουάρ, Μολδαβία, Σεϋχέλλες, Συρία και Ζιμπάμπουε.

¹²⁷ Μπαχρέιν, Λευκορωσία, Μπουτάν, Καμερούν και Σαουδική Αραβία.

σης μπορούν να εφαρμοστούν μόνες τους. Η αξία της Σύμβασης είναι περιορισμένη στα Συμβαλλόμενα Κράτη στα οποία δεν εφαρμόζονται οι σημαντικότεροι κανόνες όπως είναι εκείνοι για τα εξωδικαστικά ένδικα βοηθήματα, την ταχεία δικαστική προστασία, την προτεραιότητα των μη συμβατικών δικαιωμάτων και ασφαλειών, των ένδικων βοηθημάτων και παροχή συνδρομής κατά την έναρξη διαδικασιών αφερεγγυότητας και έγκριση της αίτησης για διαγραφή και εξαγωγή¹²⁸.

Ο αποκλεισμός των εν λόγω ένδικων βοηθημάτων έχει ως αποτέλεσμα την μείωση των συναλλαγών για εξοπλισμό αεροσκαφών καθόσον ο κίνδυνος χρηματοδότησης στις χώρες αυτές καθίσταται υψηλότερος για τα μέρη της χρηματοδότησης.

7.4 Κράτη που δεν έχουν επικυρώσει το Αεροναυτικό Πρωτόκολλο.

Υπάρχουν εννιά κράτη που έχουν επικυρώσει την Σύμβαση αλλά δεν έχουν επικυρώσει το Πρωτόκολλο. Στις εν λόγω περιπτώσεις δεν υπάρχει καμία συμβατική σχέση με τα Κράτη αυτά ως προς τον εξοπλισμό αεροσκαφών.¹²⁹ Συνεπώς, η επικύρωση της Σύμβασης δεν σχετίζεται με πράξεις χρηματοδότησης αεροσκαφών και κανένα ένδικο βοήθημα ή δικαίωμα δεν είναι διαθέσιμο στα κράτη αυτά από την Σύμβαση ή το Πρωτόκολλο για τον εξοπλισμό αεροσκαφών. Οποιαδήποτε καταχώριση στο Διεθνές Μητρώο για οφειλέτες που βρίσκονται στις χώρες αυτές δεν είναι εκτελεστή. Δεδομένου ότι στο Διεθνές Μητρώο γίνονται καταχωρήσεις ως προς τον εξοπλισμό αεροσκαφών χωρίς να εξετάζεται το προηγούμενο της καταχώρισης καθεστώς, οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να διεξάγουν προσεκτική έρευνα στις δηλώσεις των Συμβαλλομένων Κρατών για να διαπιστώσουν την εκτελεστικότητα των εμπράγματων ασφαλειών.

¹²⁸ Βλ. Weber L., *Public and private...*ό.π., σελ. 57.

¹²⁹ Άρθ. 6 και 49 παρ.2 της Σύμβασης

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

8. Σχέση της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν με άλλες Διεθνείς Συνθήκες

8.1 Η Σύμβαση της Γενεύης για την Διεθνή Αναγνώριση Δικαιωμάτων επί Αεροσκαφών

Η Σύμβαση της Γενεύης για την διεθνή αναγνώριση δικαιωμάτων επί αεροσκαφών υπογράφηκε στις 19 Ιουνίου 1948 και ρυθμίζει μόνο την αναγνώριση εμπράγματων δικαιωμάτων που συστήνονται επί αεροσκαφών στην αλλοδαπή¹³⁰.

Σε αντίθεση, με την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν που καθιερώνει μία αυτόνομη διεθνή εμπράγματα ασφάλεια, συμπληρωματική των εθνικών ρυθμίσεων περί εμπράγματων ασφαλειών, η Σύμβαση της Γενεύης εξυπηρετεί απλώς ως ένας μηχανισμός επιλογής του εφαρμοστέου δικαίου σε περίπτωση κανόνων σύγκρουσης, διατηρώντας παρωχημένες νομικές τεχνικές ακατάλληλες να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των σύγχρονων διεθνών συναλλαγών. Εξαρχής η Σύμβαση της Γενεύης αντιμετώπιστηκε ως ένα προσωρινό σύνολο κανόνων, με συνέπεια ένας μεγάλος αριθμός σημαντικών βιομηχανικών κρατών να μην την έχει υπογράψει ή επικυρώσει.

Πέρα από ζητήματα προσχώρησης σε τίτλους κυριότητας επί κινητήρων αεροσκαφών, όπου ο κύριος ατράκτου καθίσταται αυτομάτως κύριος και επί των τοποθετημένων σε αυτήν κινητήρων ανεξαρτήτως άλλου δικαιώματος κυριότητας που υπάρχει πριν την εγκατάσταση (των κινητήρων), η εφαρμοστικότητα ή μη συγκεκριμένων μορφών ασφαλειών επί κινητού εξοπλισμού αεροσκαφών εξαρτάται κυρίως από το εάν το εθνικό νομικό σύστημα που θα τις εφαρμόσει βασίζεται στο αγγλικό common law ή το ηπειρωτικό civil law¹³¹.

Η ελευθερία ως προς τον τρόπο εφαρμογής του άρθ.1 της Συμβάσεως, δημιούργησε μεγάλη νομική αβεβαιότητα καθώς εφαρμόστηκε με τρόπο εντελώς διαφορετικό από τα διάφορα Συμβαλλόμενα κράτη λόγω των ουσιωδών διαφορών ανάμεσα στα νομικά συστήματα αυτών.¹³² Δεδομένου ότι η Σύμβαση της Γενεύης αναγνωρίζει εμπράγματα δικαιώματα επί αεροσκαφών μόνο υπό τον όρο ότι (α) τα δι-

¹³⁰ Βλ. Τσαβδαρίδης Δ.Α *Το νέο διεθνές...ό.π.*, σελ.131

¹³¹ Η Σύμβαση της Γενεύης αναγνωρίζει εμπράγματα δικαιώματα επί αεροσκαφών και σύμφωνα με το άρθ. Χ(1) επί συγκεκριμένων ανταλλακτικών χωρίς όμως να περιέχει διατάξεις για την αναγνώριση χωριστών εμπράγματων ασφαλειών επί κινητήρων αεροσκαφών.

¹³² Cuming, G.C.C. *Uniform Law Review.*, 111

καιώματα αυτά έχουν συσταθεί σύμφωνα με το δίκαιο του Συμβαλλόμενου Κράτους στο οποίο έχει καταχωρηθεί το αεροσκάφος ως προς την εθνικότητα του κατά τον χρόνο σύστασης τους (*lex registry*) και (β) έχουν καταχωρηθεί στο δημόσιο μητρώο του Συμβαλλόμενου Κράτους στο οποίο καταχωρείται το αεροσκάφος ως προς την εθνικότητα του, οι χρηματοδοτήσεις επί αεροσκαφών που εκτελούν διεθνείς πτήσεις καθίσταται δυσχερείς καθόσον υπάρχει πάντα ο κίνδυνος ένα αεροσκάφος να καταστεί αντικείμενο δικαστικής διαδικασίας εντός της επικράτειας μη Συμβαλλόμενου Κράτους.¹³³

Το άρθ. XXIII του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου ορίζει ότι «η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν υπερισχύει της Σύμβασης της Γενεύης, για τα κράτη εκείνα που είναι συμβαλλόμενα μέρη και των δύο συμβάσεων, όσο αφορά τα αεροσκάφη και τα αντικείμενα αεροσκαφούς η Σύμβαση όμως της Γενεύης εξακολουθεί να εφαρμόζεται για δικαιώματα ή εμπράγματα ασφάλειες που δεν καλύπτονται από την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν».¹³⁴

Επίσης σε περίπτωση που τα Συμβαλλόμενα Κράτη δεν είναι μέρη και των δύο Συμβάσεων, η προστασία του πιστωτή κατά την διαδικασία έναρξης διαδικασιών αφερεγγυότητας του οφειλέτη είναι περιορισμένη εφόσον η Σύμβαση της Γενεύης προβλέπει ότι τα καταχωρημένα εμπράγματα δικαιώματα που έχουν συσταθεί δυνάμει του άρθ.1 αυτής έχουν προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων δικαιωμάτων.

Περαιτέρω στην περίπτωση αξιώσεων αποζημίωσης λόγω διάσωσης ή δαπανών για την συντήρηση του αεροσκάφους, για τις οποίες προβλέπεται από το δίκαιο

¹³³ Hanley D., «The relationship between the Geneva and Cape Town Conventions», *Cape Town Convention Journal*, (2015), 107.

¹³⁴ Η Σύμβαση της Γενεύης, εξακολουθεί να διέπει τα εμπράγματα δικαιώματα επί αντικειμένων αεροσκαφούς που δεν πληρούν το ελάχιστο όριο χωρητικότητας όπως ορίζεται στο άρθ.1 (2) του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου. Επίσης, παραμένει σε ισχύ η διάταξη του άρθ. X της Σύμβασης, η οποία ιδρύει υποχρέωση ενός Συμβαλλόμενου Κράτους να αναγνωρίσει την επέκταση ενός καταχωρημένου εμπράγματος δικαιώματος επί αεροσκαφούς και στα ανταλλακτικά αυτού, τα οποία είναι αποθηκευμένα σε συγκεκριμένο τόπο, εφόσον η εν λόγω επέκταση προβλέπεται από το δίκαιο του Κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το αεροσκάφος και έχει λάβει χώρα δημόσια γνωστοποίηση στον τόπο όπου βρίσκονται τα ανταλλακτικά και στην οποία προσδιορίζεται το είδος του εμπράγματος δικαιώματος, το όνομα, η διεύθυνση του κατόχου του εν λόγω δικαιώματος και το νηολόγιο στο οποίο είναι καταχωρημένο το δικαίωμα αυτό προς γνώση των τρίτων για τα βεβαρημένα ανταλλακτικά. Τέλος, η σειρά προτεραιότητας μεταξύ μη καταχωρημένων δικαιωμάτων εμπίπτει στο ρυθμιστικό πλαίσιο της Σύμβασης της Γενεύης.

του Συμβαλλόμενου Κράτους στο οποίο ολοκληρώθηκαν οι εργασίες διάσωσης ή συντήρησης, δικαίωμα για σύσταση εμπράγματης ασφάλειας επί του αεροσκάφους, το δικαίωμα αυτό αναγνωρίζεται από τα άλλα Συμβαλλόμενα Κράτη και έχει προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων δικαιωμάτων επί του αεροσκάφους¹³⁵.

Τέλος, σε περίπτωση κατάσχεσης ή πώλησης αεροσκάφους κατά την διαδικασία εκτέλεσης, τα Συμβαλλόμενα Κράτη δεν υποχρεούνται να αναγνωρίζουν τα εμπράγματα δικαιώματα του υπέρ' ου η κατάσχεση ή εκτέλεση δανειστή αν ο τελευταίος τα απέκτησε με γνώση της πώλησης ή διαδικασίας εκτέλεσης από το πρόσωπο κατά του οποίου στρέφεται η διαδικασία¹³⁶.

Σκοπός της διάταξης, είναι η αποφυγή της καταδολίευσης δανειστών και κυρίως η απόκτηση εμπράγματος δικαιώματος από δανειστή ο οποίος γνωρίζει ότι το αεροσκάφος είναι αντικείμενο εκτέλεσης¹³⁷.

8.2 Η Σύμβαση του UNIDROIT για την Διεθνή Χρηματοδοτική Μίσθωση

Το άρθ. 46 της Σύμβασης ορίζει ότι: «*Το Πρωτόκολλο θα καθορίσει τη σχέση μεταξύ της παρούσας Σύμβασης και της Σύμβασης για την Διεθνή Χρηματοδοτική Μίσθωση, που υπογράφηκε στην Οττάβα στις 28 Μαΐου 1988*». (Σύμβαση Οττάβας)

Αντίστοιχα το άρθ. XXV του Πρωτοκόλλου ορίζει ότι: «*Η Σύμβαση υπερισχύει της Σύμβασης UNIDROIT για την Διεθνή Χρηματοδοτική Μίσθωση, όσον αφορά αντικείμενα αεροσκάφους*». Η Σύμβαση της Οττάβας, σε αντίθεση με την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν, δεν αποτελεί μία από τις επιτυχημένες ιστορίες του Διακρατικού Εμπορικού Δικαίου. Το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής της και οι ελάχιστες περιπτώσεις πραγματικών διασυνοριακών πράξεων χρηματοδοτικής μίσθωσης είχαν ως αποτέλεσμα την επικύρωση της Σύμβασης από ένα μικρό ποσοστό Κρατών.¹³⁸

¹³⁵ Άρθ. IV(1) Σύμβασης της Γενεύης

¹³⁶ Βλ. Hanley D., «*The relationship between...*ό.π., σελ.110.

¹³⁷ Άρθ. VI Σύμβασης της Γενεύης

¹³⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ.1, η Σύμβαση εφαρμόζεται όταν «ο μισθωτής και εκμισθωτής έχουν τον τόπο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας σε διαφορετικά Κράτη και (α) τα Κράτη αυτά και το Κράτος στο οποίο ο προμηθευτής έχει τον τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας είναι Συμβαλλόμενα Κράτη ή (β) όταν οι συμβάσεις προμήθειας και χρηματοδοτικής μίσθωσης διέπονται από το δίκαιο Συμβαλλόμενου Κράτους».

Αντιθέτως για την εφαρμογή της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν αρκεί ο οφειλέτης να έχει την κατοικία του σε έδαφος συμβαλλόμενου Κράτους, χωρίς να τίθεται η ίδια προϋπόθεση για τον δανειστή ή η ανάγκη ύπαρξης οποιουδήποτε κανόνα σύνδεσης μεταξύ του Κράτους το δίκαιο του οποίου εφαρμόζεται και των συμβαλλόμενων μερών ή της συναλλαγής.

8.3 Σύμβαση της Ρώμης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τη συντηρητική κατάσχεση αεροσκαφών.

Το άρθρο XXIV του Πρωτοκόλλου προβλέπει ότι « *Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν θα υπερισχύει της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που αφορούν στη Συντηρητική Κατάσχεση Αεροσκάφους, η οποία υπεγράφη στη Ρώμη στις 29 Μαΐου 1933, για τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη και των δύο συμβάσεων, όσα αφορά αεροσκάφη, όπως αυτά καθορίζονται στο παρόν Πρωτόκολλο*».

Η Σύμβαση της Ρώμης, η οποία είναι προσανατολισμένη στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων του οφειλέτη, θέτει περιορισμούς στην συντηρητική κατάσχεση των αεροσκαφών αυξάνοντας έτσι το κόστος της χρηματοδότησης για την αγορά αεροσκαφών.¹³⁹

Τα κράτη μέλη μπορούν να παρεκκλίνουν από την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης της Ρώμης, αν προβούν στην σχετική δήλωση του παρόντος άρθρου του Πρωτοκόλλου.¹⁴⁰ Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται η χρηματοδότηση των αεροσκαφών εφόσον ο δανειστής μπορεί να προβαίνει χωρίς περιορισμούς στην συντηρητική κατάσχεση του αεροσκάφους.

8.4 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την Εκχώρηση των Απαιτήσεων στο Διεθνές Εμπόριο

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών, η οποία υπογράφηκε στην Νέα Υόρκη στις 12 Δεκεμβρίου 2001, ρυθμίζει ζητήματα σχετικά με την εκχώρηση απαιτήσεων που συνιστούν συνδεδεμένα δικαιώματα που αφορούν διεθνείς εμπράγματα ασφαλεί-

¹³⁹ Βλ. Τσαβδαρίδης Δ.Α. *Το νέο διεθνές...*ό.π, σελ.132

¹⁴⁰ Στην παράγραφο 2 του άρθ. XXIV του Πρωτοκόλλου ορίζεται ότι «Το Συμβαλλόμενο Κράτος που είναι μέρος της Σύμβασης της Ρώμης, μπορεί να δηλώσει κατά τον χρόνο επικύρωσης, έγκρισης, αποδοχής ή προσχώρησης στο Πρωτόκολλο ότι δεν θα εφαρμόσει το άρθρο αυτό».

ες επί αεροναυτικού εξοπλισμού, τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού και διαστημικού υλικού.

Το άρθρο 45 της Σύμβασης ορίζει ότι η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν θα υπερισχύει *ως ειδικότερη της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών όταν οι εκχωρήσεις συνδέονται με την καλυπτόμενη από αυτήν διεθνή ασφάλεια*. Συνεπώς για κάθε άλλη εκχώρηση θα εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις της Σύμβασης των Ην. Εθνών στο μέτρο που αυτή θα ισχύει δια του εφαρμοστέου δικαίου ¹⁴¹.

9. Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν και η Ευρωπαϊκή Ένωση

9.1 Αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης-Γενικές παρατηρήσεις

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, διατηρεί αρμοδιότητα για ζητήματα που ρυθμίζονται από την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν προκειμένου να διασφαλίσει ότι δεν θα επηρεαστεί αρνητικά η αντίστοιχη ρύθμιση των ζητημάτων αυτών από την Κοινοτική Νομοθεσία. ¹⁴²

Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση (τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα) ως Περιφερειακός Οργανισμός Οικονομικής Ενοποίησης, προσχώρησε στην Σύμβαση και το Αεροναυτικό της προβαίνοντας σε δήλωση για τα ζητήματα που ρυθμίζονται από την Σύμβαση και το Πρωτόκολλο και για τα οποία τα Κράτη Μέλη έχουν εκχωρήσει την αρμοδιότητα τους στον Οργανισμό. ¹⁴³ Τα ζητήματα για τα οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση διατηρεί αποκλειστική αρμοδιότητα είναι τα σχετικά με την *επιλογή του δικαίου, την δικαιοδοσία και διαδικασίες αφερεγγυότητας*. Μέχρι την επικύρωση της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, τα Κράτη Μέλη δεν μπορού-

¹⁴¹ Βλ Τσαβδαρίδης Δ.Α. *Το νέο διεθνές ...ό.π* σελ. 128

¹⁴² Η κοινοτική νομοθεσία περιλαμβάνει τον Κανονισμό της ΕΚ για το εφαρμοστέο δίκαιο επί συμβατικών ενοχών (Ρώμη I), τον αναθεωρημένο Κανονισμό της ΕΕ για την διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (Βρυξέλλες I) και τον Κανονισμό περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας.

¹⁴³ Δυνάμει των άρθ. 48 της Συμβάσεως και XXVII του Πρωτοκόλλου «Οι περιφερειακοί Οργανισμοί Οικονομικής Ενοποίησης οι οποίοι συγκροτούνται από κυρίαρχα Κράτη και είναι αρμόδιοι για ορισμένα θέματα τα οποία ρυθμίζονται από την εν λόγω Σύμβαση δύναται να προσχωρήσουν σε αυτή, υπό την προϋπόθεση ότι θα προβούν στην δήλωση που προβλέπεται στη παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου». Εφόσον, η Κοινότητα αποφάσισε να προσχωρήσει στην σύμβαση προέβη στην δήλωση αυτή.

σαν να προβούν μόνα τους στην κύρωση των προαναφερόμενων κειμένων.¹⁴⁴ Ειδικότερα, η ελευθερία που παρέχει από το Πρωτόκολλο στα συμβαλλόμενα μέρη να επιλέξουν το δίκαιο που θα διέπει τις μεταξύ τους σχέσεις, ισχύει μόνο στην περίπτωση που το Συμβαλλόμενο Κράτος έχει προβεί στην απαραίτητη προς τούτο δήλωση. Δεδομένου ότι η ΕΕ δεν έχει προβεί στην αντίστοιχη δήλωση δεν μπορούν ούτε τα Κράτη Μέλη να το πράξουν, συνεπώς εξακολουθεί να ισχύει ο Κανονισμός της Ρώμης για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές. Ομοίως, καμία δήλωση δεν έγινε από την ΕΕ, προκειμένου να ενεργοποιηθεί το εναλλακτικό σκέλος της δικαιοδοσίας του άρθ. XXI του Πρωτοκόλλου, δυνάμει του οποίου αναγνωρίζεται *συντρέχουσα δικαιοδοσία* του δικαστηρίου Συμβαλλόμενου Κράτους, να χορηγήσει τα προσωρινά μέτρα του άρθ. 13 της Σύμβασης, όταν πρόκειται για αντικείμενα αεροσκάφους για τα οποία το συγκεκριμένο κράτος είναι το *Κράτος νηολόγησης*.

Τέλος, η ΕΕ δεν προέβη σε καμία δήλωση προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή το άρθ. XI του Πρωτοκόλλου συνεπώς δεν μπορούν να το πράξουν ούτε τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Βεβαίως, τα Κράτη Μέλη μπορούν να θεσπίσουν εγχώρια νομοθεσία προκειμένου να επιλέξουν οποιαδήποτε από τις εκδοχές του άρθ. XI (Εναλλακτική Α ή Εναλλακτική Β).

9.2 Δηλώσεις της ΕΕ σχετικά με ζητήματα που υπάγονται στην αποκλειστική της αρμοδιότητα

Η Επιτροπή διεξήγαγε εξ ονόματος της Κοινότητας διαπραγματεύσεις με αντικείμενο τα εμπύκτοντα στην αποκλειστική κοινοτική αρμοδιότητα τμήματα της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν, καθώς και του αεροναυτικού της Πρωτοκόλλου.¹⁴⁵ Η ΕΚ, κατά την εκχώρηση της στην Σύμβαση του Κέιπ Τάουν προέβη στις κάτωθι δηλώσεις καθορίζοντας τα ζητήματα εκείνα που θα διέπονται από την νομοθεσία της Κοινότητας και όχι από τις διατάξεις της Σύμβασης.

9.2.1. Προσωρινά μέτρα - Άρθρο 55 της Σύμβασης και άρθρο X του Πρωτοκόλλου.

¹⁴⁴ Βλ. Goode R., κ.α. *Transnational Commercial ...* ό.π., σελ 419

¹⁴⁵ Βλ. eur-lex.europa.eu, Απόφαση Συμβουλίου για την προσχώρηση της ΕΚ στην σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς εγγυήσεις σε σχέση με τον κινητό εξοπλισμό καθώς και στο Αεροναυτικό της Πρωτόκολλο, 2009/370.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δηλώσει ότι «Τα κράτη μέλη θα εφαρμόζουν το άρθρο 31 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για την διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (Κανονισμός I Βρυξελλών).

Το άρθ. 31 του Κανονισμού, αποτελεί ειδική διάταξη με την οποία θεσπίζονται προσωρινά-ασφαλιστικά μέτρα, χωρίς όμως να ορίζεται στην εν λόγω διάταξη η έννοια των προσωρινών μέτρων.¹⁴⁶ Η ερμηνεία της έννοιας έλαβε χώρα από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (πλέον Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης) με την απόφαση του επί της υπόθεσης *Reichert*.¹⁴⁷ Συγκεκριμένα, κατά την ερμηνεία του ΔΕΕ, η έννοια των ασφαλιστικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των προστατευτικών μέτρων, για θέματα που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθ.31 του Κανονισμού I των Βρυξελλών, *συνίσταται στα μέτρα εκείνα τα οποία αποσκοπούν στη διατήρηση μίας πραγματικής ή νομικής κατάστασης, με σκοπό την διασφάλιση των δικαιωμάτων η αναγνώριση των οποίων ζητείται από τα δικαστήρια που είναι αρμόδια να αποφανθούν επί της ουσίας της υπόθεσης.*

Συνεπώς, κατά την παραδοσιακή έννοια των ασφαλιστικών μέτρων, ο σκοπός του άρθ.31 είναι εμφανώς η προστασία των δικαιωμάτων και όχι η ικανοποίηση του ενάγοντος. Το ΔΕΕ έχει αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής του άρθ. 31 του Κανονισμού, τα μέτρα εκείνα τα οποία ενώ θεωρητικά είναι προσωρινής φύσεως, εντούτοις θα μπορούσαν στην πράξη να άγουν στην οριστική ικανοποίηση του ενάγοντος προλαμβάνοντας έτσι την κύρια απόφαση, *εκτός αν ο αιτών είναι πρόθυμος να παράσχει εγγύηση ότι το μέτρο θα αναιρεθεί αν ηττηθεί στην κύρια διαδικασία.* Συνεπεία τούτου, το ΔΕΕ έχει αποφανθεί σε ανάλογες περιπτώσεις, ότι είναι δυνατή η επιδίκαση χρηματικού ποσού με απόφαση ασφαλιστικών μέτρων, εφόσον ο ενάγων παράσχει εγγύηση για επιστροφή του χρηματικού ποσού σε περίπτωση που απορριφθεί η υπόθεση του επί της ουσίας.¹⁴⁸ Συνεπώς, το άρθ.31 του Κανονισμού θα εφαρμόζεται στα προσωρινά μέτρα του άρθ.13 της Σύμβασης, μόνο όταν τα τελευταία αποτελούν γνήσια ασφαλιστικά μέτρα και δεν άγουν σε ικανοποίηση του δανειστή.

¹⁴⁶ βλ. Guniberti G., (2012) *Advance relief*...ό.π, σελ.93

¹⁴⁷ Case *Reichert and Kockler* [1992] ECR I-2149.

¹⁴⁸ Υπόθεση C-99/96 *Mietz v Intership Yachting Sneek BV*, [1999] ECR I 2277, Συλλογή I, σελ. 2227 παρ. 43.

Περαιτέρω, η αδυναμία εφαρμογής του άρθ.31, δεν συνεπάγεται την αναρμοδιότητα των δικαστηρίων των κρατών μελών να χορηγήσουν προσωρινή προστασία δυνάμει του άρθ.13 της Σύμβασης. Δεδομένου, ότι στο εν λόγω άρθρο ορίζεται μόνο η συντρέχουσα δωσιδικία των δικαστηρίων των κρατών μελών προς χορήγηση προσωρινών μέτρων, καθίσταται εμφανές ότι τα δικαστήρια που είναι αρμόδια για την εκδίκαση της κύριας υπόθεσης (επί της ουσίας) συνεχίζουν να διατηρούν γενική και απεριόριστη αρμοδιότητα προς λήψη ασφαλιστικών μέτρων και κάθε άλλου μέτρου, προσωρινής ή μη φύσεως που προβλέπεται από το εθνικό τους δίκαιο.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι ο Κανονισμός των Βρυξελλών δεν είναι γενικής εφαρμογής αλλά ενεργοποιείται μόνο μεταξύ Κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη καθώς και όταν ο εναγόμενος έχει την κατοικία του στο έδαφος ενός από αυτά τα Συμβαλλόμενα Κράτη. Η ΕΕ, στην δήλωση της, επιφυλάσσεται για την εφαρμογή του Κανονισμού I των Βρυξελλών μόνο στις περιπτώσεις που ο εναγόμενος έχει την κατοικία του στο έδαφος Κράτους Μέλους της Κοινότητας καθώς και Κρατών Μελών που δεσμεύονται από τον Κανονισμό.¹⁴⁹

Ως εκ τούτου, για τους εναγόμενους οφειλέτες που έχουν την κατοικία τους εκτός της ΕΕ, τα δικαστήρια των Κρατών Μελών θα εφαρμόζουν το εθνικό τους δίκαιο σχετικά με την διεθνή δικαιοδοσία και θα μπορούν επομένως να εφαρμόσουν το άρθ. 43 της Σύμβασης.¹⁵⁰

9.2.2 Αφερεγγυότητα -Άρθρα XI και XII του Πρωτοκόλλου.

Τα άρθρα XI και XII του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου εφαρμόζονται μόνο όπου ένα Συμβαλλόμενο Κράτος προβαίνει σε δήλωση (opt-in) για τον σκοπό αυτό, δυνάμει του άρθρου XXX του εν λόγω Πρωτοκόλλου και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την δήλωση αυτή.¹⁵¹

¹⁴⁹ Η Δανία δεν δεσμεύεται από τον Κανονισμό I των Βρυξελλών. Συνεπώς, η δήλωση της ΕΕ περιορίζει τα Κράτη Μέλη όταν ο εναγόμενος έχει την κατοικία του εντός της ΕΕ, εξαιρουμένης της Δανίας.

¹⁵⁰ Βλ. Guniberti G., *Advance relief ...ό.π* σελ.94.

¹⁵¹ Το άρθ. XI προβλέπει τα ένδικα βοηθήματα σε περίπτωση αφερεγγυότητας και δίνει την δυνατότητα επιλογής μεταξύ δύο εναλλακτικών [Εναλλακτική Α ή Εναλλακτική Β), ενώ το άρθ. XII προβλέπει την υποχρέωση των δικαστηρίων του Συμβαλλόμενου Κράτους στο οποίο βρίσκεται το αντικείμενο του αεροσκάφους να συνεργάζονται με τα αλλοδαπά δικαστήρια και τους αλλοδαπούς διαχειριστές της περιουσίας του αφερέγγυου.

Η ΕΕ δεν έχει προβεί στην δήλωση του άρθρου XI του Πρωτοκόλλου δυνάμει του άρθρου XXX παράγραφος 3, ούτε στην δήλωση του άρθρου XII η οποία συνδέεται με την δήλωση του άρθρου XI, δυνάμει του άρθρου XXX παράγραφος 1.

Η αξίωση της ΕΕ περί διατήρησης αρμοδιότητας που άπτεται ζητημάτων αφερεγγυότητας υπήρξε αντικείμενο αμφισβητήσεων από τα κράτη μέλη καθόσον δικαιολογητική βάση της εν λόγω αξίωσης αποτέλεσε ο ισχυρισμός περί ενδεχόμενων δυσμενών επιπτώσεων στην εφαρμογή του Κανονισμού περί Αφερεγγυότητας, ο οποίος όμως αποτελεί στην ουσία ένα νομικό κείμενο κανόνων σύγκρουσης το οποίο δεν πραγματεύεται ζητήματα ουσιαστικού πτωχευτικού δικαίου¹⁵²

Τελικώς, επιτεύχθηκε συμβιβαστική λύση μεταξύ της ΕΚ και των κρατών μελών, η οποία διασφάλισε στα κράτη μέλη να επιλέγουν μέσω εθνικής νομοθεσίας ποια εναλλακτική του άρθ. XI του Πρωτοκόλλου θα εφαρμόσουν σε περίπτωση αφερεγγυότητας και διατηρώντας την αρμοδιότητα τους περί ζητημάτων ουσιαστικού δικαίου περί αφερεγγυότητας.

10. Σχέση της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν με τις εθνικές έννομες τάξεις

10.1 Γενικές παρατηρήσεις

Οι Συνθήκες συνδέονται και αλληλεπιδρούν με το εθνικό δίκαιο με περίπλοκους και σημαντικούς τρόπους. Η σχέση αυτή επηρεάζει άμεσα και τα μέρη μίας συναλλαγής τα οποία ευλόγως θέλουν να διαμορφώσουν τις μεταξύ τους σχέσεις σύμφωνα με τους νέους και ευεργετικούς διεθνείς κανόνες.

Καίριας λοιπόν σημασίας, είναι το ζήτημα, κατά πόσο οι Συνθήκες εκτός από τις διακρατικές ευθύνες και υποχρεώσεις που δημιουργούν για τα Συμβαλλόμενα Κράτη, έχουν ισχύ νόμου στο έδαφος των Κρατών αυτών δίνοντας έτσι την δυνατότητα στα μέρη μίας εμπορικής συναλλαγής να επικαλεστούν το δίκαιο των Συνθηκών στις μεταξύ τους σχέσεις και υποχρεώνοντας τα εθνικά δικαστήρια και τις διοικητικές αρχές να εφαρμόσουν τις διατάξεις της Συνθήκης ως εθνικό δίκαιο σε ένα διακρατικό πλαίσιο¹⁵³.

¹⁵² Βλ. Goode R., κ.α. *Transnational Commercial...ό.π.*, σελ.419

¹⁵³ Wool J/ Jonovic A. «The relationship between transnational commercial law treaties and national law-A framework as applied to the Cape Town Convention», *Cape Town Journal*, (2013), 66

Η έναρξη ισχύος της Συνθήκης από το Συμβαλλόμενο Κράτος να μην αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση αλλά δεν επαρκεί για την θέση της Συνθήκης σε καθεστώς νόμου. Το εθνικό δίκαιο είναι εκείνο που θα καθορίζει, κυρίως μέσω Συνταγματικών διατάξεων, αν η Συνθήκη έχει ισχύ εθνικού δικαίου στο Συμβαλλόμενο αυτό Κράτος. Ο τρόπος με τον οποίο ενσωματώνεται η Σύμβαση στο εσωτερικό δίκαιο δηλαδή αν αρκεί η νομοθεσία ή απαιτείται περαιτέρω πράξη νομοθετικού περιεχομένου εξαρτάται από το ισχύον σύστημα της εν λόγω δικαιοδοσίας. Για παράδειγμα σε δικαιοδοσίες με «*συστήματα μονισμού*» η Σύμβαση αποκτά ισχύ δικαίου χωρίς να απαιτείται οποιαδήποτε νομοθετική πράξη ενώ αντιθέτως στις δικαιοδοσίες με «*συστήματα διτισμού*» είναι απαραίτητη η θέσπιση νόμων, εκτελεστικών διαταγμάτων ή η δημοσίευση της Συνθήκης στην επίσημη εφημερίδα της Κυβέρνησης προκειμένου να ενσωματωθεί η Συνθήκη στο εσωτερικό δίκαιο.

Στην διεθνή πρακτική των Συνθηκών η υπεροχή των διατάξεων της επικυρωμένης Συνθήκης έναντι των αντίθετων διατάξεων του εθνικού δικαίου οδηγεί στην πραγμάτωση του εμπορικού σκοπού που είναι η ευθυγράμμιση της διακρατικής διεθνούς ευθύνης με την εύλογη εμπιστοσύνη των συναλλασσόμενων μερών στις διατάξεις της Συνθήκης σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις όπου οι αντίθετες διατάξεις του εθνικού δικαίου υπερισχύουν των διατάξεων της Συνθήκης. Συνεπώς η υπεροχή των Συνθηκών δεν είναι δεδομένη λόγω της αυξανόμενης πολυπλοκότητας και του πεδίου εφαρμογής τους, την πολυσύνθετη φύση του εθνικού δικαίου σε ζητήματα υπεροχής διαφορετικών νομικών κανόνων και τους επιτακτικούς εμπορικούς σκοπούς των Συνθηκών.

10.1.1 Οι διατάξεις της Συμβάσεως χάνουν την υπεροχή τους σε περίπτωση που η Κυβέρνηση του Κράτους δεν έχει θεσπίσει την απαραίτητη νομοθεσία προς εξασφάλιση της υπεροχής της. Τα έννομα συστήματα πολλών δικαιοδοσιών παρότι προβλέπουν ότι η έλλειψη εφαρμοστικής νομοθεσίας δεν επιδρά στην ισχύ της Συνθήκης παραταύτα την καθιστούν υποδεέστερη σε περίπτωση σύγκρουσης με εθνικούς κανόνες δικαίου.

Ομοίως οι διατάξεις της Συνθήκης δεν υπερισχύουν σε συστήματα όπου η ιεραρχία των κανόνων δικαίου καθορίζεται δυνάμει των *αρχών του μεταγενέστερου (lex posteriori) ή ειδικότερου νόμου (lex specialis)*¹⁵⁴. Τέτοιες περιπτώσεις δημιουργούν

¹⁵⁴ Στις δικαιοδοσίες αυτές ο νόμος που θεσπίζεται μεταγενέστερα ή είναι ειδικότερος υπερισχύει των διατάξεων της Συμβάσεως.

στην πράξη αρκετά προβλήματα και μειώνουν την επιδιωκόμενη προβλεψιμότητα, καθόσον από την μία το ευρύ φάσμα ζητημάτων που εμπίπτει σήμερα στο ρυθμιστικό πλαίσιο των Συνθηκών καθίσταται αντικείμενο μεταγενέστερου νόμου και από την άλλη προκύπτουν ερωτήματα κατά πόσο μία Συνθήκη περιέχει στην ουσία ειδικότερες διατάξεις σε σχέση με συγκεκριμένους γενικούς κανόνες. Με εξαίρεση τα Κράτη όπου οι Συνθήκες αποτελούν *per se* τον ανώτατο νομικό κανόνα, οι υπόλοιπες δικαιοδοσίες αντιμετωπίζουν τα εν λόγω προβλήματα με την ρητή νομοθετική πρόβλεψη της υπεροχής της Συμβάσεως¹⁵⁵. Αυτή η πρακτική συνιστά την καλύτερη διεθνή πρακτική προσδίδοντας βεβαιότητα στα συμβαλλόμενα μέρη για το ζήτημα της υπεροχής μίας Συνθήκης.

Εν συνεχεία, όσο αφορά την σχέση μίας Συνθήκης με το δημόσιο δίκαιο, η πρώτη ως κλασικό κείμενο ιδιωτικού διεθνούς δικαίου επικεντρωμένο στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συναλλασσόμενων μερών δεν υπερισχύει του δημοσίου δικαίου. Εντός της ευρείας αυτής κατηγορίας εμπίπτουν μεταξύ άλλων και κανονιστικές ρυθμίσεις. Παρόλα αυτά οι Συνθήκες πραγματεύονται όλο και περισσότερο ζητήματα σχετικά με τις υποχρεώσεις των Κρατών ή περιέχουν κρατικές ενέργειες που μπορούν να επηρεάσουν τα συναλλασσόμενα μέρη. Ως εκ τούτου μπορούν να ρυθμίσουν ρητώς ή σιωπηρώς ζητήματα τα οποία άλλως εμπίπτουν στον χώρο του δημοσίου δικαίου. Οι οριακές αυτές περιπτώσεις χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και συζήτησης κατά την διαδικασία επικύρωσης των Συνθηκών.

Τέλος, είναι αυταπόδεικτο ότι οι Συνθήκες δεν υπερισχύουν των διατάξεων του Συντάγματος σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ αυτών. Το ερώτημα που τίθεται είναι αν θα μπορούσε μία συγκεκριμένη συνταγματική διάταξη να επηρεάσει άμεσα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των συναλλασσόμενων μερών που προκύπτουν από την Συνθήκη. Αν η απάντηση είναι καταφατική τότε το Συμβαλλόμενο Κράτος έχει εκπληρώσει την διεθνή του υποχρέωση διαφορετικά γενικευμένες αναφορές στο συνταγματικό πλαίσιο πρέπει να αποφεύγονται καθόσον μειώνουν την σκοπούμενη από την Σύμβαση προβλεψιμότητα. Στο πλαίσιο αυτό τα βασικότερα νομικά ζητήματα

¹⁵⁵ Η Συνθήκη ισχύει αυτή καθ' εαυτήν (*per se*) όταν υπερέχει έναντι κάθε αντικρουόμενου κανόνα δικαίου (με εξαίρεση τους συνταγματικούς κανόνες δικαίου). Αυτό ισχύει στα περισσότερα νομικά συστήματα. Η Συνθήκη υπερισχύει έναντι οιοδήποτε αντιφατικού κανόνα δικαίου που θεσπίζεται μεταγενέστερα. Ζήτημα δημιουργείται στην περίπτωση σύγκρουσης μεταγενέστερης Συνθήκης με μία προγενέστερη.

σχετίζονται με την έννοια της δίκαιης διαδικασίας (due process). Τέτοια είναι η περίπτωση μίας διατάξεως της Συμβάσεως που επιτρέπει την εκτέλεση ενός δικαιώματος παρότι οι διαδικασίες αυτές απαγορεύονται από το Σύνταγμα.

10.1.2 Στο πλαίσιο της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν ζητήματα έχουν τεθεί ως προς το αν οι διατάξεις περί διαγραφής και εξαγωγής αεροσκάφους καθώς και εκείνες περί αποδοχής και εκτέλεσης της αμετάκλητης έγκρισης για διαγραφή και εξαγωγή έχουν θετική ισχύ νόμου στα εθνικά νομικά συστήματα. Τα προβλήματα ανέκυψαν στις δικαιοδοσίες που δεν είχαν θεσπίσει την απαιτούμενη νομοθεσία. Ελάχιστη σημασία έχει αν το εν λόγω ζήτημα σχετίζεται τεχνικά με την ισχύ νόμου ή την υπεροχή διατάξεων δεδομένου ότι και στις δύο περιπτώσεις τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούν να βασιστούν πλήρως στις εν λόγω διατάξεις ¹⁵⁶.

Ορισμένα Συμβαλλόμενα Κράτη έχουν εφαρμόσει αποτελεσματικά τις εν λόγω διατάξεις μέσω της γενικής νομοθεσίας της Σύμβασης ή όπου η Συνθήκη αποτελεί για τα Κράτη αυτά τον υπέρτατο νομικό κανόνα. Γενικότερα, η καλύτερη διεθνής πρακτική για την εφαρμογή της Σύμβασης απαιτεί την έκδοση κανονιστικών ρυθμίσεων ή διαδικαστικών οδηγιών από την Πολιτική Αεροπορία με εξίσου νομικά και πρακτικά αποτελέσματα για τις διατάξεις της Σύμβασης που αφορούν την διαγραφή και εξαγωγή και την αμετάκλητη έγκριση για διαγραφή και αποδοχή.

Ζητήματα συνταγματικής φύσης έχουν διαδραματίσει περιορισμένο ρόλο στην διαδικασία επικύρωσης και εφαρμογής της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν καθώς αποτελεί αξίωμα *οι Συνθήκες να μην υπερισχύουν σε περίπτωση σύγκρουσης με ένα Συνταγματικό κανόνα δικαίου*. Η αρχή αυτή αντανακλάται με τον καλύτερο τρόπο στην δήλωση που απαιτείται βάσει του άρθ. 54 παρ. 2 της Σύμβασης, στην οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να καθορίσουν αν τα προβλεπόμενα από την Σύμβαση βασικά ένδικα βοηθήματα μπορούν να ασκηθούν μόνο κατόπιν άδειας του δικαστηρίου. Η διάταξη αυτή, η οποία εξαρτάται από την δήλωση περί αυτοδύναμης άσκησης εξωδικαστικών βοηθημάτων, είναι η μόνη που μπορεί να εγείρει ζητήματα συνταγματικής φύσης για τα Συμβαλλόμενα Κράτη που την έχουν επιλέξει ¹⁵⁷.

Σημαντικό είναι επίσης το ζήτημα κατά πόσο οι ουσιαστικές διατάξεις της Σύμβασης με ανώτατη ισχύ νόμου για ένα Συμβαλλόμενο Κράτος, εφαρμόζονται επί

¹⁵⁶ Βλ. Wool J/Jonovic A., *The relationship between transnational...* ό.π., σελ. 722

¹⁵⁷ Αξίζει να αναφερθεί ότι η Κολομβία και το Μεξικό διαβουλευτήκαν με τα αντίστοιχα συνταγματικά τους δικαστήρια πριν την επικύρωση.

συναλλαγών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης και ποιος ο αντίστοιχος ρόλος του εθνικού δικαίου στην ρύθμιση της εν λόγω συναλλαγής.

α) Ζητήματα που διέπονται από την Σύμβαση και δεν ρυθμίζονται ρητά από αυτήν.

Ένας μεγάλος αριθμός ζητημάτων που διέπεται από βασικές διατάξεις της Σύμβασης δεν ρυθμίζεται ρητά από αυτήν (*penumbra issues*). Σε τέτοιες περιπτώσεις η κάλυψη κενών, πρέπει σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2, να γίνεται με βάση τις γενικές αρχές στις οποίες στηρίζεται η Σύμβαση και μόνο σε περίπτωση απουσίας τέτοιων αρχών να γίνεται ερμηνεία σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ενδεικτικά, ως κυρίαρχες αρχές της Σύμβασης για την κάλυψη κενών μπορούν να αναφερθούν οι ακόλουθες:

-Πρέπει να υπάρχει ένα ισχυρό τεκμήριο υπέρ της εκτελεστότητας των διατάξεων της σύμβασης ακόμη και η Σύμβαση δεν ορίζει τίποτε για το εν λόγω ζήτημα.

- Θα πρέπει όπου κρίνεται αναγκαίο να συνάγονται σιωπηροί όροι που ενισχύουν την προβλεψιμότητα των συναλλαγών και αντιστακτούν τις καλύτερες διεθνείς πρακτικές για την χρηματοδότηση και χρηματοδοτική μίσθωση με βάση τα περιουσιακά στοιχεία ή όπου είναι αναγκαίοι τέτοιοι όροι προκειμένου να παράσχουν περαιτέρω λεπτομέρειες για τις *sui generis έννοιες* της Σύμβασης και τις νομικές τους συνέπειες.

-Οι κυβερνήσεις των κρατών δεν πρέπει να επιβάλλουν όρους ή να λαμβάνουν μέτρα που δύνανται να επηρεάσουν δυσμενώς τα παρεχόμενα από την Σύμβαση βασικά δικαιώματα συμπεριλαμβανομένων, χωρίς εξαίρεση, και ζητημάτων για τα οποία η Σύμβαση παραμένει σιωπηρή.

β) Ζητήματα που είτε δεν διέπονται από την Σύμβαση είτε εκπίπτουν του πεδίου εφαρμογής της.

Ζητήματα που δεν μπορούν να επιλυθούν με αναφορά στις γενικές αρχές της Σύμβασης ρυθμίζονται από το εφαρμοστέο δίκαιο. Τέτοια ζητήματα αφορούν την *εγκυρότητα της συμφωνίας* παροχής εμπράγματης ασφάλειας, της σύμβασης πώλησης ή την εκχώρηση.

Αλλά ζητήματα που άπτονται του εθνικού δικαίου είναι τα σχετικά με τον *χρόνο σύστασης της εμπράγματης ασφάλειας* και τα *προϊόντα αντικείμενου* κατά την συνήθη έννοια του εμπορικού δικαίου. Ομοίως δεν αποτελούν αντικείμενο της Σύμβασης θέματα που σχετίζονται με αποζημίωση σε περίπτωση αθέτησης των υπο-

χρεώσεων του οφειλέτη ή τον κίνδυνο ή απώλεια του εξοπλισμού ή την φύση και τις προϋποθέσεις εκχώρησης.

γ) Ζητήματα για τα οποία η Σύμβαση παραπέμπει στο εθνικό δίκαιο.

Καταρχήν το εθνικό δίκαιο είναι εκείνο που θα καθορίσει σε ποια από τις τρεις αναφερόμενες κατηγορίες συμφωνιών του άρθ.2 παρ.2 της Συμβάσεως εμπίπτει η συγκεκριμένη συμφωνία. Ο χαρακτηρισμός της συμφωνίας με την οποία συστήνεται εμπράγματη ασφάλεια εξαρτάται αποκλειστικά από το εσωτερικό εφαρμοστέο δίκαιο καθορίζοντας και τον αντίστοιχο χαρακτηρισμό που θα λάβει ως διεθνής εμπράγματη ασφάλεια. Επίσης, οι προϋποθέσεις ως προς την εγκυρότητα σύστασης μίας εμπράγματης ασφάλειας και ειδικότερα η ύπαρξη της απαιτούμενης συναίνεσης ή δικαιοπρακτικής ικανότητας των συμβαλλομένων μερών γίνεται βάσει του εθνικού δικαίου. Ομοίως, η προϋπόθεση εξουσίας διάθεσης του αντικειμένου εκ μέρους του πιστωτή, υπό όρους πωλητή και εκμισθωτή πληρούνται είτε βάσει εθνικού κανόνα δικαίου ή σιωπηρά από τις απαιτήσεις καταχώρισης και τους κανόνες προτεραιότητας της Σύμβασης.

Τέλος τα μη συμβατικά δικαιώματα ή ασφάλειες που έχουν προτεραιότητα χωρίς καταχώριση, έναντι άλλων καταχωρημένων διεθνών ασφαλειών πρέπει να είναι δικαιώματα ή ασφάλειες που σύμφωνα με το δίκαιο του Κράτους που προβαίνει στην δήλωση έχουν προτεραιότητα έναντι ασφαλειών ισοδύναμων των καταχωρημένων διεθνών ασφαλειών.

Συνεπώς, οποιοδήποτε ζήτημα δεν ρυθμίζεται ρητά από την Σύμβαση ή βάσει των γενικών αρχών στις οποίες αυτή στηρίζεται θα επιλύονται σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο. Επίσης ένδικα βοηθήματα που παρέχονται βάσει του εθνικού δικαίου είναι διαθέσιμα στο μέτρο που δεν αντίκεινται στους υποχρεωτικούς κανόνες της Σύμβασης.

10.2 Εφαρμοστέο δίκαιο

Η Σύμβαση εφαρμόζει τον βασικό κανόνα σύμφωνα με τον οποίο *«οι αναφορές στο εφαρμοστέο δίκαιο αφορούν τους εσωτερικούς κανόνες του δικαίου που εφαρμόζεται σύμφωνα με τους κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του Κράτους του δικάζοντος δικαστή» (lex fori) αποφεύγοντας έτσι προβλήματα renvoi.*

Παρότι η Σύμβαση αποκλείει την συμβατική ελευθερία των μερών να καθορίσουν με ρητή συμφωνία το δίκαιο που θα διέπει τις μεταξύ τους σχέσεις, το Πρωτόκολλο από την άλλη δίνει στα μέρη την δυνατότητα αυτή υπό τον όρο ότι το Συμ-

βαλλόμενο Κράτος έχει προβεί στην απαιτούμενη δήλωση. Συνεπώς, τα δικαστήρια του συμβαλλόμενου κράτους που έχει κάνει την δήλωση, υποχρεούνται να εφαρμόσουν την «ρήτρα επιλογής δικαίου» ακόμη και αν το Κράτος το δίκαιο του οποίου ορίστηκε ως εφαρμοστέο δεν έχει ουδεμία σχέση με τα συμβαλλόμενα μέρη, το αντικείμενο του αεροσκάφους ή την συναλλαγή. Η επιλογή του δικαίου από το κράτος του δικάζοντος δικαστή απαιτεί αξιολόγηση της συγκεκριμένης ρήτρας και των συγκεκριμένων αυτής.

Σε περίπτωση ελλείψεως μίας γενικής αρχής, το δίκαιο που θα διέπει τα εμπράγματα περιουσιακά στοιχεία προκύπτει από τον αντίστοιχο κανόνα σύγκρουσης νόμων ο οποίος (α) για αντικείμενα αεροσκάφους εφαρμοστέο θα είναι είτε το δίκαιο του τόπου (lex situs) είτε το δίκαιο νηολόγησης του αεροσκάφους (lex registry), β) επί εκχώρησης συνδεόμενων δικαιωμάτων εφαρμοστέο θα είναι είτε το δίκαιο του τόπου κατοικίας του οφειλέτη είτε το δίκαιο του τόπου κατοικίας του εκχωρητή ή του τόπου όπου ασκεί την κύρια δραστηριότητα του, γ) για ζητήματα σχετικά με την διαγραφή το δίκαιο του Κράτους νηολόγησης, δ) σε διαδικασίες αφερεγγυότητας το δίκαιο του τόπου όπου έλαβαν χώρα η κύρια διαδικασία, ε) για ζητήματα σχετικά με την άσκηση των ένδικων βοηθημάτων κυρίως ως προς τις διαδικαστικές προϋποθέσεις το δίκαιο του τόπου όπου ασκήθηκε το ένδικο βοήθημα.

11. Το εφαρμοστέο ελληνικό δίκαιο ως προς τις εμπράγματες ασφάλειες

11.1.1 Στην ελληνική έννομη τάξη η τήρηση των βιβλίων σχετικά με αεροσκάφη και οι καταχωρήσεις δικαιωμάτων και βαρών επί αυτών διενεργούνται από την Υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)¹⁵⁸. Ο τρόπος τήρησης των βιβλίων από την ΥΠΑ καθορίζεται με Προεδρικό Διάταγμα, το οποίο καθόσον δεν έχει ακόμη εκδοθεί, έχει ως συνέπεια να μην τηρείται βιβλίο διεκδικήσεων αεροσκαφών και κινητήρων και βιβλίο μισθώσεων αεροσκαφών από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Οι σχετικές καταχωρήσεις γίνονται στο γενικό μητρώο. Τα βιβλία υποθηκών

¹⁵⁸ Σύμφωνα με το άρθ.1 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου στην ΥΠΑ τηρούνται τα κάτωθι βιβλία: (α) μητρώο ελληνικών αεροσκαφών (β) μητρώο κινητήρων ελληνικών αεροσκαφών (γ) μητρώο αεροσκαφών αλλοδαπής ιδιοκτησίας (δ) μητρώο κινητήρων αεροσκαφών αλλοδαπής ιδιοκτησίας (ε) βιβλίο υποθηκών αεροσκαφών και κινητήρων (β) βιβλίο κατασχέσεων αεροσκαφών και κινητήρων (γ) βιβλίο διεκδικήσεων αεροσκαφών και κινητήρων (δ) βιβλίο μισθώσεων αεροσκαφών. Για τα ανταλλακτικά δεν τηρείται διαφορετικό βιβλίο.

είναι δημόσια και προσιτά στον κάθε ενδιαφερόμενο που θέλει να τα συμβουλευτεί¹⁵⁹. Η υποθήκη πρέπει επίσης να σημειώνεται στο πιστοποιητικό νηολόγησης του αεροσκάφους¹⁶⁰.

Η υποθήκη εκτείνεται επί του αεροσκάφους, τους κινητήρες και αν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία στα παραρτήματα του¹⁶¹. Επίσης, υποθήκη μπορεί να συσταθεί και επί αεροσκάφους υπό κατασκευή με την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος έχει καταχωρηθεί στο οικείο μητρώο¹⁶². Οι κινητήρες που δεν είναι προσαρμοσμένοι στο αεροσκάφος μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο άλλης υποθήκης εφόσον έχει καταχωρηθεί στο οικείο μητρώο¹⁶³.

Στο ελληνικό εμπράγματο δίκαιο υπάρχουν δύο τύποι υποθηκών, ήτοι η *απλή* και η *προνομιακή υποθήκη*. Ο δανειστής καθίσταται δικαιούχος απλής υποθήκης με μονομερή έγγραφη δήλωση του κυρίου του αεροσκάφους η οποία καταχωρείται στο βιβλίο υποθηκών¹⁶⁴. Αντιθέτως για την σύσταση προνομιακής υποθήκης απαιτείται σύμβαση μεταξύ των μερών η οποία καταχωρείται μόνο για αεροσκάφη με μέγιστο βάρος απογείωσης πάνω από πέντε χιλιάδες επτακόσια χιλιόγραμμα¹⁶⁵.

Η απλή υποθήκη κατατάσσεται προνομιακά έναντι μεταγενέστερων απλών ή προτιμώμενων υποθηκών και έναντι ανασφάλιστων απαιτήσεων. Ο εξασφαλισμένος με απλή υποθήκη δανειστής δεν δικαιούται να πωλήσει ούτε να αναλάβει την διαχείριση του αεροσκάφους. Αντιθέτως, ο εξασφαλισμένος με προνομιακή υποθήκη δανειστής δικαιούται σε περίπτωση που η απαίτηση του καταστεί απαιτητή και ληξιπρόθεσμη ή σε κάθε άλλη περίπτωση προβλέπεται από την σύμβαση για την προνομιακή υποθήκη να αναλάβει την διαχείριση του αεροσκάφους¹⁶⁶.

Η κατάταξη των ενυπόθηκων δανειστών γίνεται σύμφωνα με την αρχή της χρονικής προτεραιότητας δηλαδή σύμφωνα με την ημέρα εγγραφής της υποθήκης στο

¹⁵⁹ Άρθ.1339 ΑΚ

¹⁶⁰ Άρθ. 108 παρ.3 Π.Δ.7/1931

¹⁶¹ Άρθ. 51 ΚΑΔ

¹⁶² Άρθ.52 ΚΑΔ

¹⁶³ Άρθ.53 παρ.1 ΚΑΔ

¹⁶⁴ Άρθ.50 παρ.1 ΚΑΔ

¹⁶⁵ Άρθ. 58 σε συνδ. με άρθρο 65 ΚΑΔ

¹⁶⁶ Άρθ. 57 ΚΑΔ

βιβλίο υποθηκών. Σε περίπτωση που έχουν εγγραφεί την ίδια ημέρα περισσότερες υποθήκες κατατάσσονται στην ίδια τάξη και ικανοποιούνται συμμετρως¹⁶⁷.

Ζητήματα σχετικά με υποθήκες αεροσκαφών που δεν ρυθμίζονται από τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου ρυθμίζονται κατ' ανάλογη εφαρμογή από τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Σύμφωνα με το άρθρο 973 του ΑΚ *«η υποθήκη αποτελεί δικαίωμα που παρέχει άμεση και απόλυτη εξουσία πάνω στο πράγμα»*

Στο πλαίσιο των χρηματοδοτικών μισθώσεων το αεροσκάφος μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο χρηματοδοτικής μίσθωσης. Η σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο και εγγράφεται στο μητρώο αεροσκαφών και στα βιβλία του Πρωτοδικείου Αθηνών.¹⁶⁸

Το άρθρο 1 του Νόμου 1665/1986 «περί χρηματοδοτικής μίσθωσης» επιτρέπει στον επιχειρηματικό φορέα ο οποίος θέλει να αποκτήσει την χρήση του αεροσκάφους για τον επιχειρησιακό εξοπλισμό του να απευθυνθεί σε μία εταιρία χρηματοδοτικής μίσθωσης. Η εταιρία θα αγοράσει από τον προμηθευτή ή θα εισάγει από το εξωτερικό το συγκεκριμένο αεροσκάφος που επιθυμεί ο μισθωτής, στο όνομα του τελευταίου και παραχωρώντας σε αυτόν την κατοχή του αεροσκάφους. Ο μισθωτής υποχρεούται καθ όλη την διάρκεια της χρηματοδοτικής μίσθωσης να καταβάλλει το συμφωνηθέν μίσθωμα στον εκμισθωτή και μετά το πέρας της συμφωνημένης διάρκειας της σύμβασης έχει δικαίωμα είτε να καταγγείλει την σύμβαση με μονομερή δήλωση απευθυντέα στον εκμισθωτή είτε να ανανεώσει την μίσθωση για ορισμένο χρόνο καταβάλλοντας το συμφωνηθέν τίμημα είτε να αγοράσει το μισθωμένο αντικείμενο έναντι του συμφωνηθέντος τιμήματος. Αντικείμενο χρηματοδοτικής μίσθωσης μπορεί να αποτελέσει και κινητό πράγμα που ανήκε στην προηγούμενη κυριότητα του μισθωτή και αγόρασε στην συνέχεια ο εκμισθωτής¹⁶⁹. Η συμφωνία επαναμίσθωσης (γνωστή και ως 'lease-back') επιτρέπει στον επιχειρηματικό φορέα ενός περιουσιακού στοιχείου να πωλήσει αυτό στην εταιρία χρηματοδοτικής μίσθωσης με τον όρο να διατηρήσει την κατοχή και χρήση του αντικειμένου αυτού ως μισθωτής με

¹⁶⁷ Άρθ.1272 ΑΚ

¹⁶⁸ Άρθ. 11 παρ.2 Νόμου 2367/1995

¹⁶⁹ Άρθ.1 παρ.2 Ν.1665/1986

την καταβολή του συμφωνηθέντος μισθώματος¹⁷⁰. Έτσι ο μισθωτής αποκτά την κατοχή του αεροσκάφους με σκοπό να το χρησιμοποιήσει καθ' όλη την διάρκεια της χρηματοδοτικής μίσθωσης.

Ο μισθωτής έχει υποχρέωση να διατηρεί το μισθωμένο αεροσκάφος σύμφωνα με την συμφωνημένη χρήση. Επίσης φέρει τον κίνδυνο τυχαίας καταστροφής ή χειροτέρευσης του αεροσκάφους καθ' όλη την διάρκεια της χρηματοδοτικής μίσθωσης για αυτό υποχρεούται να ασφαλίσει το αεροσκάφος κατά αυτών των κινδύνων¹⁷¹. Συνεπώς ο μισθωτής αναλαμβάνει όχι μόνο την χρήση άλλα και την εμπορική εκμετάλλευση του αεροσκάφους. Προκειμένου να εξασφαλιστεί το δικαίωμα κυριότητας της εταιρίας χρηματοδοτικής μίσθωσης -ως εμπράγματα ασφάλεια- πρέπει η σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης να καταχωρηθεί στο βιβλίο του Πρωτοδικείου της κατοικίας ή έδρας του μισθωτή και του Πρωτοδικείου Αθηνών¹⁷². Η έλλειψη έγγραφου τύπου και η έλλειψη δημοσιότητας καθιστούν άκυρη την σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης¹⁷³.

11.1.2 Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν, όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω, ως προς την καταχώριση έχει υιοθετήσει την νομική προσέγγιση των δικαιοδοσιών του common law δηλαδή το *σύστημα κατάθεσης σημειώσεως (notice-filing system)* εφόσον σκοπός της καταχώρισης είναι όχι η σύσταση διεθνών εμπράγματων ασφαλειών αλλά η εξασφάλιση προτεραιότητας τους έναντι άλλων διεθνών ασφαλειών στο ίδιο πράγμα.

Σε αντίθεση η Ελλάδα, όπως άλλωστε η πλειοψηφία των Ηπειρωτικών Κρατών, έχει υιοθετήσει το «*σύστημα καταθέσεως εγγράφων*» (*document-filing system*). Τα πλεονεκτήματα του εν λόγω συστήματος είναι μεταξύ άλλων ότι οι χρήστες θεωρούν ως μεγάλη ευκολία να έχουν πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα συγκεντρωμένα σε ένα τόπο. Επίσης, θεωρείται πολύ σημαντικό ότι οποιοσδήποτε ενδιαφέρεται

¹⁷⁰Moustaira E. «The Greek Law on Security Interests Burdening Transport Vehicles as Compared with the Cape Town Convention» in *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions* (Springer, 2017), 246

¹⁷¹ Άρθ.5 παρ.2 Ν.1665/1986

¹⁷² Άρθ.1 και 2 Ν.1665/1986

¹⁷³ Άρθ.159 παρ.1 ΑΚ

για ενδεχόμενη συναλλαγή επί αντικειμένου μπορεί να πληροφορηθεί για προγενέστερες συναλλαγές επί του ιδίου αντικειμένου ¹⁷⁴.

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν καθιερώνει μία *αυτόνομη εμπράγματα ασφάλεια* η οποία συστήνεται είτε με σύμβαση παροχής εμπράγματος ασφάλεια είτε με συμφωνία πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας ή σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης. Η εμπράγματα ασφάλεια δημιουργείται από την ίδια την Σύμβαση και όχι από το εθνικά δίκαια. Παρόλα αυτά ο χαρακτηρισμός των εν λόγω συμφωνιών που αποτελούν την νομική βάση της διεθνούς εμπράγματος ασφάλειας είναι υψίστης σημασίας.

Αντιθέτως, στο ελληνικό εμπράγματα δίκαιο ισχύει η «αρχή του κλειστού αριθμού» (*numerus clausus*) των εμπράγματος δικαιωμάτων, με συνέπεια να χαρακτηρίζονται ως εμπράγματα δικαιώματα μόνο όσα ρητώς αναφέρονται στο άρθρο 973 του ΑΚ. Ο σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στην υποθήκη ως εμπράγματος δικαιώματος και της συμφωνίας με επιφύλαξη κυριότητας, ως ενοχικού δικαιώματος διαπνέει εντόνως το ελληνικό εμπράγματα δίκαιο ¹⁷⁵.

Συνεπώς, συμφωνίες παρακράτησης κυριότητας ή συμφωνίες χρηματοδοτικής μίσθωσης, δεν αποτελούν συναλλαγές που μπορούν να συστήσουν εμπράγματα ασφάλειες. Η έννοια της συμφωνίας επιφύλαξης κυριότητας είναι συνεπώς στενότερη στο ελληνικό δίκαιο από ό,τι στην Σύμβαση εφόσον η παρακράτηση της κυριότητας εξασφαλίζει μόνο την πληρωμή του τιμήματος αγοραπωλησίας που πρέπει να καταβάλλει ο αγοραστής.

Στο Ελληνικό Δίκαιο η εκτέλεση των εμπράγματος δικαιωμάτων γίνεται μόνο *δυνάμει εκτελεστών τίτλων*. Τα έγγραφα που συνιστούν εκτελεστούς τίτλους είναι οι τελεσίδικες δικαστικές αποφάσεις, τα συμβολαιογραφικά έγγραφα και οι αλλοδαποί τίτλοι που κηρύχθηκαν εκτελεστοί στην Ελλάδα ¹⁷⁶. Ο ενυπόθηκος δανειστής που διαθέτει προτιμώμενη υποθήκη μπορεί όταν η απαίτηση του καταστεί ληξιπρόθεσμη και απαιτητή να λάβει στην κατοχή του το αεροσκάφος χωρίς ανάγκη έκδοσης δικαστικής απόφασης εφόσον η υποθήκη επί του αεροσκάφους έχει συσταθεί με συμβολαιογραφικό έγγραφο.

Ένα από τα επίμαχα ζητήματα που απασχόλησε τους νομικούς των ηπειρωτικών δικαίων είναι η φύση του ένδικου βοηθήματος του άρθρου 13 της Σύμβασης το

¹⁷⁴ Βλ. Moustaira E., *The Greek Law on Security...*ό.π., σελ.247

¹⁷⁵ Βλ. Kozuka S., *The Cape Town Convention...*ό.π, σελ.30-31

¹⁷⁶ Άρθ . 904 και 905 ΚπολλΔ

οποίο φαίνεται να μην ανταποκρίνεται στην παραδοσιακή έννοια των ασφαλιστικών μέτρων των εθνικών έννομων συστημάτων.¹⁷⁷ Οι αμφιβολίες αυτές ενισχύονται με την δυνατότητα που προβλέπει το Πρωτόκολλο για τα Συμβαλλόμενα Κράτη που έχουν δήλωση να προσθέσουν στα ένδικα βοηθήματα του άρθ.13 την πώληση αντικειμένου αεροσκάφους¹⁷⁸. Ομοίως, υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με την φύση αυτού ως μορφής ασφαλιστικού μέτρου. Το Πρωτόκολλο των Αεροσκαφών, επιτρέπει στα Κράτη μέρη να προσθέσουν στα ένδικα βοηθήματα του άρθ.13 την πώληση του αντικειμένου αεροσκάφους, ένα ζήτημα που προκάλεσε έντονες συζητήσεις κατά την Διπλωματική Συνδιάσκεψη του Κέιπ Τάουν εφόσον η πώληση του αεροσκάφους είχε αρχικώς συμπεριληφθεί στα ένδικα βοηθήματα. Κατά το ελληνικό δίκαιο ασφαλιστικά μέτρα διατάσσονται για την διασφάλιση των αμφισβητούμενων δικαιωμάτων των διαδίκων μέχρι την οριστική κρίση της διαφοράς ή την ρύθμιση μίας κατάστασης προς αποτροπή επικείμενου κινδύνου ή λόγω συνδρομής επείγουσας περίπτωσης¹⁷⁹. Δεν θεωρούνται λοιπόν ασφαλιστικά μέτρα τα μέτρα εκείνα που άγουν στην οριστική ικανοποίηση του ασφαλιστέου δικαιώματος και προκαλούν μόνιμες συνέπειες οι οποίες είτε δεν μπορούν να ανατραπούν αν υπάρξει αντίθετη οριστική κρίση είτε η ανατροπή τους απαιτεί σημαντικές δαπάνες ή την αβέβαιη σύμπραξη του αντιδίκου. Η πώληση συνεπώς δεν μπορεί να αποτελέσει κατά το ελληνικό δίκαιο αντικείμενο ασφαλιστικών μέτρων εφόσον οδηγεί στην οριστική ικανοποίηση του δανειστή με την εκτέλεση της εμπράγματης ασφάλειας επί του πράγματος.

Η Ελλάδα έχει επικυρώσει την Σύμβαση της Γενεύης (ΠΔ. 543/1970) για την Διεθνή Αναγνώριση Δικαιωμάτων επί Αεροσκαφών δεν έχει όμως υπογράψει την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν¹⁸⁰.

12. Το δίκαιο της Αγγλίας και Ουαλίας για τις εμπράγματες ασφάλειες.

12.1 Γενικά χαρακτηριστικά του Αγγλικού δικαίου.

¹⁷⁷ Βλ. Guniberti G., *Advance relief under...*ό.π., σελ. 84

¹⁷⁸ Το ζήτημα είχε προκαλέσει έντονες συζητήσεις κατά την Διπλωματική Συνδιάσκεψη εφόσον η πώληση αεροσκάφους είχε συμπεριληφθεί αρχικά στο κείμενο της Σύμβασης ως ένδικο βοήθημα.

¹⁷⁹ Άρθ.681ΚπολΔ

¹⁸⁰ Βλ. Moustaira E., *The Greek Law on Security...*ό.π. σελ. 243

Το Αγγλικό δίκαιο, καταλαμβάνει δεσπόζουσα θέση στην χρηματοδότηση των αεροσκαφών. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, ήτοι η ελαστικότητα του να προσαρμόζεται στις εξελισσόμενες ανάγκες του διεθνούς εμπορίου, η προβλεψιμότητα και η νομική βεβαιότητα που προσφέρει ως προς το αποτέλεσμα στο χώρο του εμπορίου σε συνδυασμό με τις θεμελιώδεις αρχές στις οποίες στηρίζεται- όπως η απαίτηση για αυτούσια εκπλήρωση και η έλλειψη οποιουδήποτε γενικού καθήκοντος "καλής πίστης" - το καθιστούν μία από τις ελκυστικότερες επιλογές δικαίου στις χρηματοπιστωτικές συναλλαγές τόσο για αεροσκάφη καταχωρημένα όσο και μη καταχωρημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο. Τα χαρακτηριστικά αυτά, που αποτελούν τους λόγους της υπερεδαφικής εφαρμογής του αγγλικού εμπορικού δικαίου έχουν παρουσιαστεί συνοπτικά στην έκθεση που δημοσιεύτηκε από τον Δικηγορικό Σύλλογο της Αγγλίας και Ουαλίας με σκοπό την προώθηση του αγγλικού δικαίου και της δικαιοδοσίας των αγγλικών δικαστηρίων στις εμπορικές συναλλαγές.¹⁸¹

Βάσει της εκθέσεως αυτής, η ελαστικότητα του αγγλικού δικαίου, οφείλεται στη ευχέρεια του δικαστή να δημιουργεί δίκαιο και στην αρχή του "δικαστικού προηγούμενου (doctrine of precedence) όπως διαφοροποιείται από την ακαμψία των νομοθετικών κειμένων. Οι δικαστές έχουν την δυνατότητα να ερμηνεύουν τα νομοθετήματα ή να δημιουργούν κοινόδίκαιο με τρόπο που να ανταποκρίνεται στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες του εμπορίου. Η Αγγλία επικύρωσε την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν τον Ιούλιο του 2015 και τα κείμενα-μέσα τέθηκαν σε εφαρμογή την 1η Νοεμβρίου του 2015. Επέκτεινε επίσης την εφαρμογή της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν στα νησιά Κέιμαν το οποίο αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο για την υπεράκτια χρηματοδότηση.

12.2 Σύστημα Καταχώρισης των εμπράγματων ασφαλειών.

Μία από τις θεμελιώδεις διαφοροποιήσεις του αγγλικού δικαίου σε σχέση με την προσωπική ιδιοκτησία- σε αντίθεση με την ακίνητη περιουσία -είναι μεταξύ των εμπράγματων ασφαλειών και των συμφωνιών με επιφύλαξη κυριότητας ή άλλως «οιονεί εμπράγματων ασφαλειών» ("quasi-security" interests).

¹⁸¹ Leloudas G. «The Law of England and Wales on Secured Transactions as Compared with the Cape Town Convention 2001» in *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions* (Springer, 2017), 79-80.

Η Αγγλία ανήκει στις δικαιοδοσίες όπου διατηρείται ο παραδοσιακός φορμαλισμός ως προς τις ασφαλιζόμενες συναλλαγές. Συνεπώς, στις ασφαλισμένες απαιτήσεις δεν εμπίπτουν οι συμφωνίες με επιφύλαξη κυριότητας και οι συμφωνίες χρηματοδοτικής μίσθωσης στις οποίες τα συμφέροντα του πιστωτή διασφαλίζονται μέσω του τίτλου κυριότητας στο αντικείμενο ο οποίος είναι εκτελεστός με την λύση της συμβάσεως. Το αγγλικό δίκαιο χωρίζει τις εμπράγματα ασφάλειες σε εκείνες που συστήνονται είτε συμβατικά είτε εκ νόμου. Οι συμβατικά παραχωρούμενες εμπράγματα ασφάλειες καλύπτουν τις ακόλουθες τέσσερις μορφές οι οποίες υπόκεινται στην αρχή του κλειστού αριθμού (numerus clausus) :το ενέχυρο, την υποθήκη, συμβατικό δικαίωμα επίσχεσης και τα βάρη. Αντιθέτως, οι εμπράγματα ασφάλειες που δημιουργούνται εκ νόμου δεν εμπίπτουν στην εν λόγω αρχή.

Οι συμφωνίες με επιφύλαξη κυριότητας περιλαμβάνουν: α) τις συμφωνίες χρηματοοικονομικής μίσθωσης τακτής προθεσμίας (finance leases) β) τις συμφωνίες πωλήσεως με παρακράτηση κυριότητας (conditional sales agreements), γ) τις συμβάσεις εκμίσθωσης με δικαίωμα αγοράς (hire-purchase agreements) και δ) ρήτρες παρακράτησης κυριότητας (retention of title clauses). Το κοινό χαρακτηριστικό των εν λόγω συμφωνιών, είναι η παρόμοια οικονομική τους λειτουργία δεδομένου ότι το συμβαλλόμενο μέρος που παρέχει την πίστωση διατηρεί δικαιώματα κυριότητας επί των περιουσιακών στοιχείων τα οποία στην πράξη αποκτήθηκαν από τον οφειλέτη με την παρεχόμενη πίστωση¹⁸². Παρόλα αυτά, η Αγγλία λόγω της φορμαλιστικής της προσέγγισης, δίνει έμφαση περισσότερο στις διαφορές μεταξύ των μορφών και όχι στην όμοια οικονομική λειτουργία αυτών με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζει τις εμπράγματα ασφάλειες και τις συμφωνίες με επιφύλαξη κυριότητας με τρόπο διάφορο ως προς το ζήτημα της καταχώρισης. Η εν λόγω προσέγγιση του αγγλικού δικαίου έρχεται σε αντίθεση με την λειτουργική προσέγγιση, η οποία υιοθετείται από τις περισσότερες δικαιοδοσίες του common law και κυρίως με το άρθρο 9 του Ενιαίου Εμπορικού Κώδικα των ΗΠΑ, ο οποίος καλύπτει υπό ευρεία έννοια τις ασφαλισμένες απαιτήσεις¹⁸³. Η Νομική Επιτροπή της Αγγλίας και της Ουαλίας, αρχικώς υποστήριξε και την καταχώριση των εν λόγω συμφωνιών με το επιχείρημα αναγκαιότητας πλη-

¹⁸² Beale H/Bridge M/ Gullifer L/Lomnicka E. «*The Law of Security and Title-Based Financing*»(2nd edn, 2010), 1.01.

¹⁸³ McKendrick E. «*Goode on Commercial Law*» (4th edn, 2010), 660

ροφόρησης των πιστωτών και αγοραστών οι οποίοι συναλλασσόμενοι με μία επιχείρηση πρέπει να γνωρίζουν ποια από τα περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται στις εγκαταστάσεις της εταιρίας ανήκουν στην περιουσία αυτής και ποια ανήκουν ακόμη στους προμηθευτές δυνάμει συμφωνιών με επιφύλαξη κυριότητας, χρηματοοικονομικής μίσθωσης τακτής προθεσμίας ή εκμίσθωσης με δικαίωμα αγοράς¹⁸⁴. Ομοίως, η Επιτροπή πρότεινε ότι πρέπει να καταχωρούνται και οι διαχειριστικές μισθώσεις (operational leases) με χρονική διάρκεια άνω του ενός έτους που δεν έχουν εξασφαλιστικό σκοπό προκειμένου να ενισχυθεί η διαφάνεια των συναλλαγών επί των περιουσιακών στοιχείων. Τελικώς όμως η Επιτροπή υποχώρησε από την αρχική της πρόταση καθόσον οι χρηματοδότες και οι επαγγελματίες εξέφρασαν ανησυχία για την πολυπλοκότητα εισαγωγής ενός τέτοιου συστήματος.

Αποτέλεσμα ήταν να παραμένει το αγγλικό δίκαιο με ένα αβέβαιο σύστημα δεδομένου ότι οι εν λόγω συμφωνίες δεν καταχωρούνται παρά μόνο στην περίπτωση που το δικαστήριο επαναχαρακτηρίσει αυτές ως ασφαλισμένες συναλλαγές. Τα αγγλικά δικαστήρια προκειμένου να διαπιστώσουν αν η δομή των επίμαχων συμφωνιών περιλαμβάνει τα χαρακτηριστικά της εμπράγματης ασφάλειας ανατρέχουν στην έρευνα εκλεπτυσμένων δομών πωλήσεων και χρηματοδοτικών μισθώσεων/συμφωνιών επαναγοράς (buy –back agreements) ή συμφωνιών με επιφύλαξη κυριότητας επί περιουσιακών στοιχείων τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά των οποίων είναι: το δικαίωμα του οφειλέτη να επανακτήσει το περιουσιακό στοιχείο μετά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του, ο συνυπολογισμός οποιουδήποτε κέρδους αποκόμισε ο πιστωτής από τον ρευστοποίηση του περιουσιακού στοιχείου και η μη απαλλαγή του οφειλέτη από την ευθύνη του για οποιοδήποτε ελλείψεις κατά την ρευστοποίηση του εν λόγω περιουσιακού στοιχείου.

Τα Αγγλικά δικαστήρια εφόσον διαπιστώσουν ότι η επίμαχη συμφωνία περιέχει τα ως άνω χαρακτηριστικά την χαρακτηρίζουν εκ νέου ως εμπράγματη ασφάλεια η οποία υπόκειται στην υποχρέωση καταχώρισης. Στην πράξη όμως ο επαναχαρακτηρισμός των επίμαχων συμφωνιών είναι άνευ σημασίας εφόσον συνήθως θα έχει παρέλθει η προθεσμία καταχώρισης τους (21 ημέρες από την σύστασή τους). Συνεπώς, το Αγγλικό δίκαιο έχει μία κυκλική δομή, δεδομένου ότι από την μία διατηρεί την επίσημη διάκριση μεταξύ «εμπράγματων ασφαλειών» και «οιονεί-εμπράγματων

¹⁸⁴ Νομική Επιτροπή της Αγγλίας και Ουαλίας Company Security Interests. A Consultative Report (2004), 1.01.

ασφαλειών αντιμετωπίζοντας αυτές κατά τρόπο διαφορετικό ως προς το ζήτημα της καταχώρισης τους ενώ από την άλλη διερευνά την ουσία των εν λόγω συμφωνιών προκειμένου να αποφασίσει τον κατάλληλο χαρακτηρισμό τους και συνεπώς την καταχώριση τους ή όχι. Για τους σκοπούς του άρθρου 2 παρ.2 της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν, το Αγγλικό δίκαιο διακρίνει ανάμεσα σε ασφάλειες που χορηγούνται από τον οφειλέτη δυνάμει συμφωνίας παροχής εμπράγματη ασφάλειας, ασφάλειες που παρέχονται στον υπό όρους πωλητή βάσει συμφωνίας με επιφύλαξη κυριότητας και ασφάλειες που παρέχονται στον εκμισθωτή βάσει συμφωνίας χρηματοδοτικής μίσθωσης¹⁸⁵.

Στην πρώτη κατηγορία, το Αγγλικό δίκαιο, ταξινομεί τις υποθήκες ή τα βάρη επί αεροσκαφών που παραχωρούνται με σκοπό την εξασφάλιση ενός δανείου. Στην δεύτερη κατηγορία κατατάσσει τις συμφωνίες εκμίσθωσης με δικαίωμα αγοράς (hire purchase agreements) τις συμφωνίες πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας και τις χρηματοοικονομικές μισθώσεις τακτής προθεσμίας (finance lease).

Αυτό που διαφοροποιεί τις συμφωνίες εκμίσθωσης με δικαίωμα αγοράς από τις συμφωνίες πώλησης με επιφύλαξη κυριότητας είναι ότι στις πρώτες ο μισθωτής έχει δικαίωμα αγοράς του αεροσκάφους μετά την καταβολή του τιμήματος του τιμήματος ενώ στις πωλήσεις με επιφύλαξη κυριότητας, ο αγοραστής υποχρεούται να αγοράσει αυτό μετά την καταβολή του τιμήματος¹⁸⁶.

Οι χρηματοοικονομικές μισθώσεις τακτής προθεσμίας συνεπάγονται συνήθως την εκμίσθωση του αεροσκάφους στον μισθωτή για όλη την διάρκεια της οικονομικής ζωής αυτού. Ο εκμισθωτής, παραμένει εικονικός δικαιούχος ενώ ο μισθωτής είναι ο πραγματικός κύριος του αεροσκάφους, ο οποίος αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις και απολαμβάνει αντιστοίχως όλες τις απολαβές που πηγάζουν από το δικαίωμα κυριότητας επί του αεροσκάφους. Συνεπώς, ο νομικός χαρακτηρισμός των εν λόγω συμφωνιών εξαρτάται από την προβλεπόμενη ή μη δυνατότητα αγοράς του αεροσκάφους. Ειδικότερα, αν η εν λόγω συμφωνία δεν προβλέπει δυνατότητα ή υποχρέωση αγοράς του αεροσκάφους θα χαρακτηρίζεται ως σύμβαση μίσθωσης, αν περιέχει δικαίωμα αγοράς θα πρόκειται για σύμβαση εκμίσθωσης με δικαίωμα αγοράς

¹⁸⁵ Άρθρο 2 παρ. 2 εδ'α, εδ'β και εδ'γ αντίστοιχα.

¹⁸⁶ Leloudas G. *The Law of England...*, ό.π, σελ.83

ενώ τέλος αν προβλέπει υποχρέωση αγοράς θα πρόκειται για σύμβαση πώλησης με παρακράτηση κυριότητας¹⁸⁷.

Στην τρίτη κατηγορία, περιλαμβάνονται οι διαχειριστικές μισθώσεις, οι οποίες δεν επιτελούν εξασφαλιστικό σκοπό καθόσον μεταβιβάζονται δικαιώματα κατοχής και όχι δικαιώματα κυριότητας επί του αεροσκάφους για ένα μέρος της οικονομικής ζωής αυτού.¹⁸⁸ Συνεπώς, ο εκμισθωτής αποκτά την κυριότητα του αεροσκάφους πριν την απόσβεση της αξίας του εκμισθωμένου αεροσκάφους, η οποία συντελείται μέσω διαδοχικών μισθώσεων σε διάφορους μισθωτές. Ο εκμισθωτής έχει την φροντίδα της ασφάλισης και συντήρησης του εκμισθωμένου και διατρέχει τελικώς τον κίνδυνο να μην αποκομίσει κέρδη από τα μισθώματα της συμβατικής περιόδου.¹⁸⁹

Συνεπώς, σύμφωνα με το Αγγλικό δίκαιο, μόνο οι εμπράγματες ασφάλειες που εμπίπτουν στην πρώτη κατηγορία του άρθρου 2 παρ. 2 της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν τελούν υπό την υποχρέωση καταχώρισης ενώ οι συμφωνίες με επιφύλαξη κυριότητας, συμφωνίες εκμίσθωσης με δικαίωμα αγοράς, οι χρηματοοικονομικές και διαχειριστικές μισθώσεις δεν υπόκεινται σε κανένα εκούσιο ή υποχρεωτικό καθεστώς εκτός αν επαναχαρακτηριστούν από το δικαστήριο ως εμπράγματες ασφάλειες. Η εφαρμογή της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν στο Αγγλικό δίκαιο δυνάμει των Κανονισμών 2015 για τις Έμπράγματες Ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού αεροσκαφών, ενισχύει την διαφάνεια του καθεστώτος καθόσον όλες οι αναφερόμενες ασφάλειες καταχωρούνται στο Διεθνές Νηολόγιο.

12.3 Πολλαπλότητα μητρώων για καταχώριση εμπράγματων ασφαλειών.

Το σύστημα καταχώρισης στην αγγλική έννομη τάξη, ως μέθοδος ισχύος των εμπράγματων ασφαλειών έναντι τρίτων, πάσχει αρκετών αδυναμιών λόγω της πολλαπλότητας των μητρώων, των αβέβαιων αποτελεσμάτων της καταχώρισης και την έλλειψη εθνικής πολιτικής σχετικά με τις επαπειλούμενες κυρώσεις σε περίπτωση μη καταχώρισης των ασφαλειών. Πολλά από τα μητρώα ενεργοποιούν τους δικούς τους

¹⁸⁷ Beale H., κ.α., *The Law of Security*...ό.π.,7.45

¹⁸⁸ Hanley D. *Aircraft Operating Leasing: A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and International Air Law* (2012), Ch.2

¹⁸⁹ *Celestial Aviation Trading 71 Limited v Paramount Airways Private Ltd* [2010] EWHC 185 (Comm), [2011] 1All ER (Comm) 259, [2011] 1 Lloyd's Rep.9, 54.

κανόνες προτεραιότητας ενώ ορισμένοι τύποι εμπράγματων ασφαλειών πρέπει να καταχωρηθούν σε περισσότερα του ενός μητρώα¹⁹⁰. Οι δικαιούχοι εμπράγματων ασφαλειών υποχρεούνται να καταχωρήσουν αυτές τόσο στο Μητρώο Υποθηκών Αεροσκαφών όσο και στο Μητρώο Βαρών της Εταιρίας.

Στο Μητρώο Υποθηκών Αεροσκαφών, καταχωρούνται μόνο εμπράγματες ασφάλειες που έχουν συσταθεί επί αεροσκαφών και των ανταλλακτικών τους, νηολογημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο προς εξασφάλιση δανείου ή άλλης πολύτιμης αντιπαροχής που πληροί τις προϋποθέσεις καταχώρισης. Ως εκ τούτου, δεν καταχωρούνται στο εν λόγω Μητρώο εμπράγματες ασφάλειες σε περισσότερα περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη (floating charges) συνεπώς ούτε οι υποθήκες που καλύπτουν εφεδρικούς κινητήρες ή άλλα ανταλλακτικά σε αυτούς. Αυτό συνεπάγεται ότι η υποθήκη που έχει συσταθεί μόνο επί κινητήρων ή άλλων ανταλλακτικών δεν πληροί τις προϋποθέσεις προς καταχώριση.¹⁹¹ Έχει υποστηριχθεί όμως και η αντίθετη άποψη.¹⁹² Η υποθήκη που έχει καταχωρηθεί στο Μητρώο Υποθηκών Αεροσκαφών έχει προτεραιότητα έναντι μη καταχωρημένων υποθηκών ή άλλων εμπράγματων βαρών επί του ίδιου αεροσκάφους ενώ η σειρά προτεραιότητας μεταξύ δύο καταχωρημένων υποθηκών επί του ίδιου αεροσκάφους θα καθοριστεί σύμφωνα με την ημερομηνία καταχώρισης της πρώτης εξ αυτών. Οι σχετικές με την προτεραιότητα γνωστοποιήσεις καταχωρούνται στο Μητρώο και πρέπει εντός 14 ημερών να μετατραπούν σε υποθήκες και να καταχωρηθούν. Η σειρά προτεραιότητας των εν λόγω καταχωρημένων υποθηκών προσδιορίζεται αναδρομικώς, με βάση την ημερομηνία καταχώρισης της γνωστοποίησης περί προνομιακών δικαιωμάτων. Επίσης, η υποθήκη που καταχωρήθηκε με γνώση τυχόν προγενέστερης μη καταχωρημένης υποθήκης έχει προτεραιότητα έναντι της προγενέστερης υποθήκης.¹⁹³

Τέλος, εισάγεται μία εξαίρεση στο ως άνω σύστημα προτεραιοτήτων καθόσον τα «δικαιώματα κατακράτησης επί αεροσκαφών λόγω μη καταβληθέντων ποσών επί υπηρεσιών που παρασχέθηκαν σε σχέση με το αεροσκάφος ή δικαιώματα παρακράτησης αεροσκαφών που πηγάζουν από Πράξη του Κοινοβουλίου, έχουν προτεραιότη-

¹⁹⁰ McKendrick E...*Goode on Commercial Law*...ό.π., σελ.692-693

¹⁹¹ Beale H κ.α. *The Law of Security*..., ό.π., 14-51.

¹⁹² Edmunds J. « Mortgages of Aircraft» in I Davies (ed), *Security Interests in Mobile Equipment* (2002), 145,148.

¹⁹³ Leloudas G. *The Law of England*..., ό.π., σελ 87

τα έναντι όλων των καταχωρημένων υποθηκών ή άλλων εμπράγματων βαρών που έχουν συσταθεί ή καταχωρηθεί πριν ή μετά από αυτές». Σημειώνεται ότι τα δικαιώματα κατακράτησης και δικαιώματα παρακράτησης δεν είναι καταχωρητέα σύμφωνα με το παρόν σύστημα.

Στην περίπτωση όμως που η υποθήκη έχει παραχωρηθεί από Εταιρίες, το Αγγλικό δίκαιο επιβάλλει την καταχώριση αυτών και στο Βιβλίο Βαρών της Εταιρίας με βάση το όνομα του οφειλέτη. Η έλλειψη καταχώρισης της υποθήκης στο εν λόγω μητρώο έχει αρνητικές συνέπειες και ως προς την καταχώριση της στο Βιβλίο Υποθηκών Αεροσκαφών καθόσον την καθιστά άκυρη έναντι οποιοδήποτε πιστωτή, εκκαθαριστή ή διαχειριστή της εταιρίας.¹⁹⁴ Η υποθήκη, αντιθέτως, που έχει καταχωρηθεί και στα δύο μητρώα κατατάσσεται προνομιακά έναντι των υποθηκών που εγγράφονται σε διάφορα περιουσιακά στοιχεία του ενυπόθηκου οφειλέτη ακόμη και όταν οι τελευταίες περιέχουν ρήτρα ενεχύρου η οποία είναι γνωστή στον επόμενο ενυπόθηκο δανειστή. Λαμβανομένου υπόψη, ότι τα floating charges-mortgages που παραχωρούνται μόνο επί ανταλλακτικών, δεν καταχωρούνται στο Μητρώο Υποθηκών Αεροσκαφών, κάθε υποθήκη στον εν λόγω αεροσκάφος και τα ανταλλακτικά του (η οποία είναι καταχωρητέα) θα έχει προτεραιότητα έναντι των floating charges. Η επικύρωση της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν ενισχύει την διαφάνεια του αγγλικού δικαίου, δημιουργώντας ένα κεντρικό σημείο για τις καταχωρίσεις και την διαπίστωση των δικαιωμάτων προτεραιότητας.

Η υποχρέωση καταχώρισης, τόσο των εμπράγματων όσο και οιονεί εμπράγματων ασφαλειών επί αεροσκαφών ή κινητήρων στο Διεθνές Νηολόγιο καθώς και η ύπαρξη ενός μόνο μητρώου απλοποιεί τους κανόνες προτεραιότητας και ενισχύει την εμπιστοσύνη των χρηματοδοτών και αγοραστών στην ποιότητα της εν λόγω συναλλαγής. Παρότι, προβλήθηκαν διάφορα επιχειρήματα υπέρ της αποτελεσματικότητας του ισχύοντος, πριν την εφαρμογή της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν, αγγλικού καθεστώτος καταχώρισης των υποθηκών επί αεροσκαφών, αληθές είναι ότι η πολύπλοκη και όχι καθολική δομή και οργάνωση του εν λόγω συστήματος είχε περιθώρια βελτίωσης από την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν λαμβανομένου υπόψη ότι η μέχρι τότε αποτελεσματικότητα του οφείλετο κυρίως στην εμπειρία των συμβαλλόμενων μερών

¹⁹⁴ Beale H. κ.α. *The Law of Security...*ό.π., 14-57.

και των δικηγόρων τους.¹⁹⁵ Παρόλα αυτά, το Αγγλικό Μητρώο Υποθηκών Αεροσκαφών παραμένει ανοικτό μετά την εφαρμογή της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν στο Αγγλικό δίκαιο.

Καταρχήν, δεν υφίσταται υποχρεωτική απαίτηση εγγραφής μίας διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας και τα μέρη μπορούν να επιλέξουν την εγχώρια λύση.¹⁹⁶ Κατά δεύτερον, ο Κανονισμός 23 για τις Διεθνείς Εμπράγματες Ασφάλειες επί Εξοπλισμού Αεροσκαφών (Σύμβαση Κέιπ Τάουν) των Κανονισμών του 2015, προβλέπει ότι «τυχόν πρόσθετα ένδικα βοηθήματα που είναι διαθέσιμα σύμφωνα με τον εφαρμοστέο νόμο [...] μπορούν να ασκούνται στο μέτρο που δεν είναι ασυμβίβαστα με διατάξεις [...] σύμφωνα με τους παρόντες κανονισμούς ή τη σύμβαση του Κέιπ Τάουν». Από την άποψη αυτή, η διατήρηση του Μητρώου του Ηνωμένου Βασιλείου είναι απαραίτητη «εάν οι πιστωτές επιθυμούν να έχουν πρόσβαση σε ένδικα βοηθήματα που είναι διαθέσιμα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου για εθνικές εμπράγματες ασφάλειες, οι απαιτήσεις του εσωτερικού δικαίου σε σχέση με τις εν λόγω εμπράγματες ασφάλειες πρέπει να εξακολουθήσουν να πληρούνται».¹⁹⁷ Επιπλέον, οι Κανονισμοί του 2015 για τις Διεθνείς Εμπράγματες Ασφάλειες επί Κινητού Εξοπλισμού Αεροσκαφών, προβλέπουν ότι το άρθρο 859Α του Νόμου Περί Εταιριών του 2006 σχετικά με το Μητρώο Βαρών Εταιριών, «δεν θα εφαρμόζεται για βάρη που είναι διεθνείς εμπράγματες ασφάλειες», αποδεσμεύοντας *prima facie* τα μέρη από την εν λόγω πρόσθετη απαίτηση. Όμως, αν με την συμφωνία παροχής εμπράγματης ασφάλειας συστήνεται βάρος επί του περιουσιακού στοιχείου, το οποίο θα μπορούσε να καταχωριστεί δυνάμει του 859 Α, το βάρος αυτό πρέπει να εξακολουθήσει να καταχωρείται στο Μητρώο Βαρών της Εταιρίας κατά τον συνήθη τρόπο, ανεξαρτήτως αν είναι ή όχι επίσης διεθνής εμπράγματη ασφάλεια. Αυτό είναι σημαντικό για δύο λόγους. Κατά πρώτον, η έλλειψη καταχώρισης μίας καταχωρητέας ασφάλειας στο

¹⁹⁵ Department for Business «Innovation and Skills» *Call for evidence: full list of responses. Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment* (2010).

¹⁹⁶ Department for Business «Innovation and Skills» *The International Interests in Aircraft Equipment (Cape Town Convention) Regulations 2015. Draft Guidance* (2015), 25.

¹⁹⁷ *White and Case*. «UK Ratification of the Cape Town Convention» (2015 available at <http://www.whitecase.com/publicationss/article/uk-ratification-cape-town-convention>).

Μητρώο Εταιρών συνεπάγεται όχι μόνο την ακυρότητα της ασφάλειας έναντι του συνδίκου της πτωχεύσεως ως ζήτημα του εσωτερικού Αγγλικού δικαίου, αλλά επίσης έχει ως αποτέλεσμα το υποκείμενο χρέος που εξασφαλίζεται από την εμπράγματη ασφάλεια να καθίσταται άμεσα πληρωτέο. Κατά δεύτερον, η διπλή καταχώριση διευκολύνει τον ενυπόθηκο δανειστή να έχει πρόσβαση τόσο στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται από την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν όσο και σε εκείνα που ισχύουν με βάση το εσωτερικό Αγγλικό δίκαιο.

12.4 Εκτέλεση εμπράγματων ασφαλειών

Ο εμπορικός πραγματισμός που διαπνέει το Αγγλικό δίκαιο κατά την επιβολή των εμπράγματων και οιονεί εμπράγματων ασφαλειών, με τις ελάχιστες απαιτούμενες διατυπώσεις, την πρόβλεψη αυτοδύναμων μέσων προστασία (self-remedies) και τον σεβασμό στις συμβατικές ρυθμίσεις των μερών, είναι μερικοί από τους λόγους που το καθιστούν εξαιρετικά δημοφιλές.

12.4.1. Εμπράγματες ασφάλειες

Σε σχέση με τις εμπράγματες ασφάλειες, το αγγλικό δίκαιο προβλέπει τέσσερις κύριους τρόπους εκτέλεσης ήτοι: α) επανάκτηση του περιουσιακού στοιχείου, β) πώληση του περιουσιακού στοιχείου, γ) κατάσχεση και δ) διορισμό συνδίκου πτώχευσης.

Το Αγγλικό δίκαιο, σε αντίθεση με το άρθρο 3 της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν, δεν επιβάλλει στον ενυπόθηκο δανειστή την υποχρέωση «να ασκεί τα ένδικα βοηθήματα με έναν εμπορικά εύλογο τρόπο».¹⁹⁸ Όμως κατά την άσκηση των δικαιωμάτων του ο δανειστής είναι υποχρεωμένος με βάση το common law και τους κανόνες της equity να συμπεριφέρεται με την εντιμότητα που απαιτείται στις συναλλαγές απέναντι στον ενυπόθηκο οφειλέτη. Το εμπράγματο δικαίωμα του στην περιουσία θα ικανοποιηθεί προνομιακά έναντι του δικαιώματος του ενυπόθηκου οφειλέτη και δικαιούται να προστατεύσει τα συμφέροντα του όχι όμως με τρόπο που βλάπτει unfairly τον ενυπόθηκο δανειστή. Ο νόμιμος ενυπόθηκος δανειστής, ως κύριος της ιδιοκτησίας, έχει δικαίωμα να κατέχει αυτό ανά πάσα στιγμή και ανεξαρτήτως από την επέλευση γεγονότος που συνιστά αθέτηση της υποχρέωσης του οφειλέτη εκτός αν υπάρχει α-

¹⁹⁸ Saidova S. «*The Cape Town Convention: repossession and sale of charged aircraft objects in a commercially reasonable manner*» [2013] LMCLQ 180,193

ντίθετη συμφωνία των μερών.¹⁹⁹ Στην πράξη όμως τα συμβαλλόμενα μέρη με μεταξύ τους συμφωνία περιορίζουν το ευρύ δικαίωμα του δανειστή ,για επανάκτηση του περιουσιακού στοιχείου, μόνο στις περιπτώσεις που λαμβάνει χώρα αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων του ενυπόθηκου οφειλέτη. Το εν λόγω δικαίωμα δεν καταλαμβάνει τις υποθήκες εκ νόμου (equitable mortgagage) όπου απαιτείται ρητή πρόβλεψη προκειμένου να μπορέσει ο ενυπόθηκος εκ νόμου δανειστής να επανακτήσει το αεροσκάφος μετά την αθέτηση των υποχρεώσεων του ενυπόθηκου οφειλέτη χωρίς την απαίτηση δικαστικής απόφασης ή τον διορισμό συνδίκου πτωχεύσεως.²⁰⁰ Σε περίπτωση ελλείψεως ρητής προβλέψεως η επανάκτηση του αεροσκάφους λαμβάνει χώρα μετά τον διορισμό συνδίκου πτωχεύσεως.²⁰¹ Η ανάκτηση του αεροσκάφους, δυνάμει υποθήκης εκ νόμου, μπορεί να λάβει χώρα χωρίς δικαστική απόφαση, με την προϋπόθεση ότι η κατάσχεση αυτού μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς είσοδο στις εγκαταστάσεις του οφειλέτη.²⁰²

Στην αντίθετη περίπτωση, απαιτείται είτε συναίνεση του οφειλέτη είτε απόφαση του δικαστηρίου. Ο ενυπόθηκος δανειστής, αφού ανακτήσει την κατοχή του περιουσιακού στοιχείου, έχει καθήκον να επιδείξει κατά την διαχείριση αυτού την εύλογη επιμέλεια με σκοπό την προστασία και την μεγιστοποίηση των κερδών του χωρίς την ανάληψη αδικαιολόγητων κινδύνων.²⁰³ Κρίσιμη είναι η έννοια του «καθήκοντος δέουσας επιμέλειας» όπως ερμηνεύεται από τα αγγλικά δικαστήρια. Ο καθηγητής Pr. Beale προσφέρει μία ακριβή περιγραφή της τρέχουσας κατάστασης του δικαίου ως προς την ερμηνεία του όρου, ως εξής: «είναι το καθήκον που υπέχει ο δανειστής να χρησιμοποιεί και να συνυπολογίζει τα κέρδη που απορρέουν από την κατοχή του περιουσιακού στοιχείου, με σκοπό την μείωση του οφειλόμενου από τον ενυπόθηκο οφειλέτη ποσού και έχοντας δικαίωμα να συμψηφίσει στα κέρδη όλες τις δαπάνες στις οποίες προέβη για την απόκτηση και διατήρηση της ενυπόθηκης περιουσίας και είναι υπεύθυνος για την αδυναμία επίτευξης ενός εύλογου εισοδήματος αν αυτό οφείλεται σε δόλια αθέτηση της εν λόγω υποχρέωσης του αλλά δεν είναι υπο-

¹⁹⁹ *Western Bank Ltd v Kurt Schindler* [1976] 2All ER 393, 396

²⁰⁰ *Bridge M/Gullifer L/McMeel G/Worthington S.* «*The Law of Personal Property*» (2013), 18-007.

²⁰¹ Beale H., κ.α. *The Law of Security...*ό.π., 18.33.

²⁰² McKendrick E., *Goode on Commercial Law...*, ό.π., 680

²⁰³ *Silven Properties Ltd v Royal Bank of Scotland plc* [2003] EWCA Civ 1409, [2004] 4All ER 484, 13, Lightman J.

χρεωμένος να λογοδοτεί για κέρδη που αποκτήθηκαν λόγω της κατοχής του υποθηκευμένου περιουσιακού στοιχείου, αν τα κέρδη αυτά δεν είναι έσοδα που προέρχονται από τα ίδια τα περιουσιακά στοιχεία.²⁰⁴ Εφόσον ο ενυπόθηκος δανειστής λάβει στην κατοχή το εν λόγω περιουσιακό στοιχείο, το common law του δίνει την εξουσία να το πωλήσει, σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του ενυπόθηκου οφειλέτη, χωρίς ανάγκη έκδοσης δικαστικής απόφασης. Κατά την κρατούσα άποψη ο ενυπόθηκος εκ νόμου δανειστής (equitable mortgagee) δεν έχει εξουσία πώλησης του περιουσιακού στοιχείου χωρίς άδεια του δικαστηρίου.²⁰⁵ Σε κάθε περίπτωση, τα συμβαλλόμενα μέρη, μπορούν με μεταξύ τους ρητή συμφωνία να προβλέψουν αντίθετες διατάξεις που θα τροποποιούν τόσο το κοινodίκαιο όσο και τις προβλεπόμενες εκ νόμου υποχρεώσεις.

Το δικαίωμα πώλησης του περιουσιακού στοιχείου διέπεται από τις ίδιες αρχές που διέπουν το δικαίωμα ανάκτησης αυτού από τον δανειστή. Ο δανειστής, πρέπει επομένως να επιδειξει την δέουσα επιμέλεια ώστε να πωλήσει το περιουσιακό στοιχείο στην κατάλληλη τιμή, η οποία ταυτίζεται με την πραγματική αγοραία αξία του ενυπόθηκου περιουσιακού στοιχείου κατά την ημερομηνία λήψης της απόφασης.²⁰⁶

Τα Αγγλικά δικαστήρια είναι γενικώς διστακτικά να θέσουν γενικούς κανόνες για την «τεκμηριωμένη κρίση» του ενυπόθηκου δανειστή και προτιμούν την προσέγγιση κατά περίπτωση.²⁰⁷ Ωστόσο, έχουν θέσει κάποιες αρχές με το πέρασμα των χρόνων, με την υποχρέωση απόδειξης της παράβασης της υποχρέωσης του ενυπόθηκου δανειστή να βαρύνει τον ενυπόθηκο οφειλέτη, ο οποίος πρέπει να αποδείξει ότι ο δανειστής κατά την διαδικασία πώλησης δεν προσέλκυσε την προσοχή των υποψήφιων αγοραστών ούτε εστίασε στα χαρακτηριστικά του περιουσιακού στοιχείου που επηρεάζουν την αξία αυτού. Το γεγονός και μόνο ότι θα μπορούσε να επιτευχθεί υψηλότερο τίμημα δεν σημαίνει παράβαση του καθήκοντος του δανειστή εφόσον το

²⁰⁴ Beale H., *The Law of Security ...*, ό.π., 18.39

²⁰⁵ McKendrick E., *Goode on Commercial Law...*, ό.π., 681.

²⁰⁶ *Downsview Nominees Ltd v First City Corporation* [1993]3All ER 626,637, Lord Templeman. και *Cuckmere Brick Co Ltd v Mutual Finance Ltd* [1971] 2All ER 633,646, Salmon LJ.

²⁰⁷ *Michael and others v Miller and others* [2004] EWCA Civ 282, 132 Parker LJ.

τίμημα που επιτεύχθηκε συνιστά ένα "κανονικό τίμημα". Ομοίως, δεν υπάρχει υποχρέωση βελτίωσης του περιουσιακού στοιχείου πριν την πώληση αυτού.²⁰⁸

Αναπόφευκτα, το αγγλικό δίκαιο θα αντιμετώπιζε οποιαδήποτε πώληση του περιουσιακού στοιχείου στον ίδιο τον ενυπόθηκο δανειστή ως άκυρη για λόγους πολιτικής²⁰⁹. Ωστόσο, η πώληση του περιουσιακού στοιχείου από τον ενυπόθηκο οφειλέτη σε ένα συνδεδεμένο με αυτόν μέρος, στο οποίο λόγου χάριν έχει αυτός έχει μετοχές, επιτρέπεται αλλά υπόκειται σε αυστηρότερους κανόνες. Το βάρος απόδειξης αντιστρέφεται και είναι ο ενυπόθηκος δανειστής εκείνος που πρέπει να αποδείξει ότι ενήργησε δίκαια απέναντι στον οφειλέτη και κατέβαλλε κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίσει το καλύτερο δυνατό τίμημα πώλησης για την υποθηκευμένη περιουσία.²¹⁰

Η κατάσχεση από την άλλη αποτελεί απώλεια του δικαιώματος του ενυπόθηκου οφειλέτη για άρση της υποθήκης και ανάκτησης του περιουσιακού στοιχείου. Ο ενυπόθηκος δανειστής, μεταχειρίζεται το περιουσιακό στοιχείο ως απολύτως δικό του νομιμοποιούμενος να κρατήσει όλα τα έσοδα από οποιαδήποτε πώληση ακόμη και αν το ποσό που επιτεύχθηκε υπερβαίνει το ποσό της οφειλής και των εξόδων διάθεσης.²¹¹ Τα δικαστήρια εξετάζουν με προσοχή το εν λόγω ένδικο βοήθημα λόγω των σοβαρών επιπτώσεων στον ενυπόθηκο οφειλέτη. Για τον λόγο αυτό προβαίνουν αρχικά στην λήψη ασφαλιστικών μέτρων δίνοντας χρόνο στον ενυπόθηκο οφειλέτη να αποπληρώσει το οφειλόμενο ποσό και να ανακτήσει το περιουσιακό στοιχείο. Αν ο οφειλέτης, δεν καταφέρει να εκπληρώσει την συμβατική του υποχρέωση στο οριζόμενο χρονικό διάστημα, το δικαστήριο διατάσσει την κατάσχεση του επίδικου περιουσιακού στοιχείου. Το δικαστήριο έχει την εξουσία οποιαδήποτε στιγμή πριν την τελεσιδικία της απόφασης να διατάξει την πώληση του περιουσιακού στοιχείου. Σε γενικές γραμμές, τα δικαιώματα του προβλέπουν τα άρθρα 8 παρ. 1 και 2 της Σύμβασης Κέιπ Τάουν, ήτοι τα εξωδικαστικά ένδικα βοηθήματα και την συνδρομή του δικαστηρίου αντιστοίχως, είναι επιλογές που παρέχονται στον ενυπόθηκο δανειστή και

²⁰⁸ Beale H.κ.α, *The Law of Security...*, ό.π 18.50

²⁰⁹ *Farrar v Farrars Ltd* [1888] 40 Ch d 395.

²¹⁰ *Tse Kwong Lam v Wong Chit Sen* [1983] 3All ER 54,59 από Lord Templeman

²¹¹ Bridge M. κ.α., *The Law of Personal...*, ό.π., 18-22.

από το Αγγλικό δίκαιο ²¹². Τα Αγγλικά δικαστήρια έχουν επίσης αναπτύξει πλούσια νομολογία σχετικά με την πρακτικότητα εκτέλεσης των ένδικων βοηθημάτων του δανειστή, μετά την αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων του οφειλέτη, και έχουν ομοίως αναλύσει εκτενώς τον τρόπο διανομής των εσόδων και τυχόν πλεονάσματος από τον πώληση. Ομοίως, η απαίτηση που τίθεται από την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν περί άσκησης των ένδικων βοηθημάτων του δανειστή με "εμπορικά εύλογο τρόπο" εξετάζεται πάντα από τα δικαστήρια της Αγγλίας.²¹³

12.4.2 Οιονεί εμπράγματα ασφάλειες

Ο κύριος ενός περιουσιακού στοιχείου, δυνάμει συμφωνίας επιφύλαξης κυριότητας, έχει στην διάθεση του τα ένδικα βοηθήματα της ανάκτησης, μεταπώλησης του αγαθού ή αξίωση αποζημίωσης για οποιαδήποτε ζημία υπέστη από τον αγοραστή. Εφόσον ο τελευταίος δεν διαθέτει πραγματική εμπράγματη ασφάλεια, ο πωλητής μπορεί να κρατήσει όλα τα έσοδα σε περίπτωση πώλησης των αγαθών. Ο δανειστής μπορεί να ασκήσει τα αναφερόμενα ένδικα βοηθήματα είτε εξωδικαστικώς είτε κατόπιν άδειας του δικαστηρίου. Και στις τρεις περιπτώσεις συμφωνιών με παρακράτηση κυριότητας, ο πωλητής πρέπει να αποδείξει ότι ο αγοραστής ή μισθωτής (hirer/lessee) απώλεσε το δικαίωμα κατοχής του περιουσιακού στοιχείου. Τα αγγλικά δικαστήρια έχουν κρίνει ότι περιπτώσεις αθέτησης συμβατικών υποχρεώσεων (repudiatory breach) στο πλαίσιο των συμφωνιών με παρακράτηση κυριότητας αποτελούν: οι παρατεταμένες μη πληρωμές μισθωμάτων, η μη εμπρόθεσμη καταβολή δόσης όπου η έγκαιρη πληρωμή είναι ουσιώδης και η παραίτηση από την συμφωνία.²¹⁴

Επιπλέον, στις συμβάσεις εκμίσθωσης με δικαίωμα αγοράς και στις χρηματοοικονομικές μισθώσεις, οι οποίες αποτελούν στην ουσία συμβάσεις παρακαταθήκης, οποιαδήποτε πράξη ασυμβίβαστη με τα δικαιώματα του εκμισθωτή τερματίζει αυτόματως την συμφωνία και κατοχυρώνει άμεσο δικαίωμα κατοχής στον εκμισθωτή. Τα μέρη ορίζουν συνήθως στην μεταξύ τους συμφωνία, τα γεγονότα που συνιστούν αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων του μισθωτή και δίνουν δικαίωμα στον εκμι-

²¹² Κανονισμός 19 για τις Διεθνείς Εμπράγματα Ασφάλειες επί κινητού Εξοπλισμού Αεροσκαφών (Σύμβαση Κέιπ Τάουν) Κανονισμοί 2015

²¹³ Κανονισμός 24 για τις Διεθνείς Εμπράγματα Ασφάλειες επί κινητού Εξοπλισμού Αεροσκαφών (Σύμβαση Κέιπ Τάουν) Κανονισμοί 2015.

²¹⁴ Leloudas G. *The Law of England...*, ό.π., σελ 95-96.

σθωτή να λύσει την σύμβαση και να ασκήσει τα προβλεπόμενα ένδικα βοηθήματα. Ο κύριος, ενός περιουσιακού στοιχείου βάσει συμφωνίας παρακράτησης κυριότητας, δεν υποχρεούται σε αντίθεση με τον κάτοχο εμπράγματων ασφαλειών, να λογοδοτήσει στον αγοραστή-μισθωτή για οποιοδήποτε πλεόνασμα από την πώληση του περιουσιακού στοιχείου. Ωστόσο, το εν λόγω δικαίωμα του common law υπόκειται στις συμβατικές ρυθμίσεις των μερών. Τα μέρη, κατά κανόνα, εισάγουν στις συμφωνίες τους με επιφύλαξη κυριότητας ρήτρες, οι οποίες επιτρέπουν στους κυρίους να κρατήσουν τις δόσεις οι οποίες καταβλήθηκαν από τους αγοραστές-μισθωτές πριν την λύση της συμβάσεως. Τα Αγγλικά δικαστήρια συνήθως επικυρώνουν την εγκυρότητα των εν λόγω ρητρών και είναι διστακτικά στην χορήγηση ένδικων βοηθημάτων στον οφειλέτη, προκειμένου να μην παρεμβαίνουν στις συμβατικές ρυθμίσεις των μερών. Στον αγοραστή χορηγούν συνήθως περισσότερο χρόνο για την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων.

Συνεπώς, το άρθρο 10 της Σύμβασης Κέιπ Τάουν, είναι γνώριμο στον Αγγλο δικηγόρο, εφόσον και τα δύο ένδικα προβλεπόμενα βοηθήματα είναι διαθέσιμα και βάσει του Αγγλικού δικαίου

12.5 Γεγονότα που συνιστούν αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων

Η διάταξη του άρθρου 11 παρ. 2 της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν, η οποία επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη να καθορίσουν με μεταξύ τους συμφωνία τα γεγονότα που συνιστούν αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων του οφειλέτη, εναρμονίζεται πλήρως με το πνεύμα που διακατέχει το αγγλικό δίκαιο ως προς την συμβατική ελευθερία των μερών. Τα αγγλικά δικαστήρια κατά κανόνα δεν παρεμβαίνουν στα συμπεφωνημένα των συμβαλλόμενων μερών για θέματα σχετικά με τη παράνομο περιεχόμενο της συμβάσεως (*illegality*), την δικαιοπρακτική ανικανότητα (*incapacity*), την πλάνη (*mistake*), την απειλή (*duress*) και την παραπλάνηση (*misrepresentation*).

Η λογική μη παρεμβατισμού των αγγλικών δικαστηρίων στις συμβάσεις εμπορικής φύσεως αποσαφηνίζεται στην συχνά παρατιθέμενη άποψη του δικαστή *Chadwick LJ* στην υπόθεση *Watford Electronics v Sanderson Ltd* ως εξής: « Οι έμπειροι επιχειρηματίες που εκπροσωπούν σημαντικές εταιρίες, όμοιας διαπραγματευτικής ισχύς, πρέπει να θεωρούνται οι καλύτεροι κριτές σχετικά με την εμπορική εντιμότητα-συναλλακτικά ήθη της συμφωνίας που έχουν συνάψει και το εύλογο των όρων που

έχουν συμπεριλάβει σε αυτή. Το δικαστήριο δεν μπορεί να δεσμεύσει την εταιρία με μία συμφωνία που θεωρεί ότι είναι άδικη ή περιέχει παράλογους όρους. Το δικαστήριο μπορεί να παρέμβει μόνο στην περίπτωση που πειστεί ότι το ένα συμβαλλόμενο μέρος έχει λάβει αθέμιτο όφελος από το άλλο ή ότι οι όροι είναι τόσο παράλογοι που δεν μπορούν να έχουν δεόντως κατανοηθεί». Το ανωτέρω απόσπασμα, είναι ενδεικτικό της ευρείας συμβατικής ελευθερίας των μερών, να καθορίζουν τα γεγονότα που δίνουν στο θιγόμενο μέρος δικαίωμα για καταγγελία της συμβάσεως. Το δικαίωμα μπορεί να ασκηθεί είτε κατόπιν αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων του ενός μέρους (ανεξαρτήτως αν η παράβαση ισοδυναμεί με υπαναχώρηση από την σύμβαση) είτε μετά την έλευση ή μη ενός συγκεκριμένου γεγονότος άλλου από εκείνου της παράβασης είτε απλώς με την βούληση του συμβαλλόμενου μέρους επί του οποίου παρέχεται το δικαίωμα. Τα συμβαλλόμενα μέρη, μπορούν συνεπώς με ρήτρες να ορίσουν ότι η σύμβαση μπορεί να καταγγελθεί όχι μόνο για ουσιώδη αλλά και για επουσιώδη μη εκτέλεση της σύμβασης. Οι εν λόγω ρήτρες δεν περιορίζουν το δικαίωμα που παρέχεται από το κοινοδίκαιο για καταγγελία της σύμβασης για παραβίασης της σύμβασης που δίνει δικαίωμα υπαναχώρησης (*repudiatory breach*).²¹⁵ Τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούν μέσω μίας γενικής ρήτρας (*blanket clause*) να ορίσουν ότι κάθε αθέτηση συμβατικής υποχρέωσης δίνει δικαίωμα για καταγγελία της συμβάσεως. Συνεπώς, με τις γενικές ρήτρες παρέχεται δικαίωμα καταγγελίας της συμβάσεως μόνο για *repudiatory breaches* των συμβατικών υποχρεώσεων, εκτός αν στην σύμβαση περιέχεται σαφής διατύπωση περί του αντιθέτου.²¹⁶ Επίσης τα δικαστήρια συχνά χρησιμοποιούν την έννοια της *επιχειρηματικής κοινής λογικής* για να ερμηνεύσουν τις εμπορικές συμβάσεις. Με την απόφαση στην υπόθεση *Co-operative Wholesale Society Ltd v National Westminster Bank plc* [1995] 1 EGLR 97, το δικαστήριο επικύρωσε ρήτρα που παρήγαγε ένα απίθανο εμπορικό αποτέλεσμα καθόσον η διατύπωση της ήταν σαφής. Αντιθέτως, η διαφορούμενη διατύπωση μίας ρήτρας οδηγεί το δικαστήριο στην επιλογή της ερμηνείας που έχει εμπορική λογική, εξετάζοντας προς τούτο την εικαζόμενη βούληση των μερών και χρησιμοποιώντας ως κριτήριο «την κρίση του μέσου λογικού ανθρώπου για την εν λόγω συμφωνία των μερών».

Συμπερασματικά, τα αγγλικά δικαστήρια μέσω της ρεαλιστικής και εμπορικά προσανατολισμένης ερμηνείας που παρέχουν ως προς της διαφορούμενες ρήτρες, συ-

²¹⁵ *Rice (T/A the Garden Guardian) v Great Yarmouth Borough Council* 2000WL 823961.

²¹⁶ *Looney v Trafifigura Baheer BV*[2011]EWHC 125 (Ch), [2011] All ER (D)

μπεριλαμβανομένων των γεγονότων που συνιστούν αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων, ενισχύουν τους σκοπούς του άρθρου 10 της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν. Ταυτόχρονα, ο κυρίαρχος ρόλος που διαδραματίζει η έννοια της κοινής λογικής στην ερμηνεία των εμπορικών συμβάσεων αποτελεί εγγύηση ότι ο αγγλικός νόμος μπορεί εύκολα να ενσωματώσει την έννοια του «εμπορικά εύλογου» του άρθρου 8 της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν.²¹⁷

Παρόλα αυτά ο «Νόμος για τα Δικαιώματα των Καταναλωτών» του 2015 και ο «Νόμος περί αθέμιτων συμβατικών όρων» του 1977 (όπως τροποποιήθηκε) μπορούν κατά κανόνα να περιορίσουν την συμβατική ελευθερία των μερών ως προς τον καθορισμό των γεγονότων που συνιστούν αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων. Ωστόσο, η επιρροή των Νόμων αυτών είναι περιορισμένη ως προς τα ζητήματα που ρυθμίζονται από την Σύμβαση του Κέιπ Τάουν.

Συγκεκριμένα, ο Νόμος εφαρμόζεται σε ρήτρες που αποκλείουν ή περιορίζουν την ευθύνη εν μέρει και όχι στο σύνολο της συμφωνίας. Συνεπώς, γεγονότα που συνιστούν αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων σε εμπορικές συμβάσεις, δεν χαρακτηρίζονται ως τέτοιες, και επομένως δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Νόμου. Επίσης, τα αγγλικά δικαστήρια, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στην ουσία παρά στην μορφή των επίμαχων ρητρών, υιοθετούν μία ευρεία προσέγγιση σχετικά με το τι αποτελεί ρήτρα αποκλεισμού επεκτείνοντας σημαντικά την εν λόγω έννοια, καλύπτοντας λόγου χάριν ρήτρες που αποκλείουν τον συμψηφισμό ή αντιστρέφουν το βάρος της απόδειξης. Όσο αφορά τις συμφωνίες μεταξύ εταιριών (*business to business agreements*), τα αγγλικά δικαστήρια είναι απρόθυμα να παρέμβουν στις συμβατικές ρυθμίσεις των συμβαλλόμενων μερών. Τα μέρη μίας εμπορικής συμφωνίας, ίσης διαπραγματευτικής ισχύος, θεωρούνται ικανά να συνάπτουν συμβάσεις της αρεσκείας τους και είναι διατεθειμένα να δεσμευτούν από τους όρους των συμφωνιών αυτών²¹⁸. Ως προς το ζήτημα του εύλογου ή μη μίας ρήτρας σε εμπορική σύμβαση, τα Αγγλικά δικαστήρια είναι ιδιαίτερα προσεκτικά προκειμένου να μην διαταράξουν τις συμβατικές ρυθμίσεις των μερών. Είναι ευκολότερο να αποδειχτεί το εύλογο της ρήτρας, αν αυτή βρίσκεται σε τυποποιημένη μορφή, η οποία γενικά είναι αποδεκτή από τον συ-

²¹⁷ Κανονισμός 24 για τις Διεθνείς Εμπράγματα Ασφάλειες επί κινητού Εξοπλισμού Αεροσκαφών (Σύμβαση Κέιπ Τάουν) Κανονισμοί 2015.

²¹⁸ *Granville Oil and Chemicals Ltd v Davis Turner and Co Ltd* [2003]EWCA Civ 570,[2003] 1All ER(Comm) 819,[2003] 2 Lloyd's Rep 356, 31., Turkey LJ.

γκεκριμένο κλάδο. Αυτό ταιριάζει με την προσέγγιση, που υιοθετήθηκε στην υπόθεση *Photo Production v Securicor* [1980] AC 827 [1980] 1 All ER 556, περί μη παρεμβατισμού των δικαστηρίων και ελευθερίας των μερών να κατανέμουν τους κινδύνους και την ευθύνη για την ασφαλιστική κάλυψη. Τέλος, ο Νόμος δεν εφαρμόζεται στις Διεθνείς Συμβάσεις Προμηθειών οι οποίες ορίζονται ως «*συμβάσεις πωλήσεως αγαθών που συνάπτονται από πρόσωπα, των οποίων ο τόπος της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας βρίσκεται στο έδαφος διαφορετικών Κρατών*». Ο Νόμος περαιτέρω προβλέπει ότι για να εμπίπτει μία σύμβαση στην αναφερόμενη περιγραφή θα πρέπει να πληρούται μία από τις τρεις ακόλουθες προϋποθέσεις και ειδικότερα, θα πρέπει είτε τα εν λόγω αγαθά κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης να είναι υπό διαμετακόμιση ή να πρόκειται να μεταφερθούν από το έδαφος ενός Κράτους στο έδαφος ενός άλλου, είτε οι δηλώσεις βουλήσεως της πρότασης και αποδοχής να έλαβαν χώρα στις επικράτειες διαφορετικών Κρατών ή να προβλέπεται στην σύμβαση ότι τα αγαθά θα παραδοθούν στο έδαφος κράτους διαφορετικού από εκείνου στο έδαφος του οποίου έλαβαν χώρα οι πράξεις αυτές.

12.6 Οι εμπράγματες ασφάλειες στο πλαίσιο διαδικασιών αφερεγγυότητας.

Μία από τις θεμελιώδεις αρχές του Αγγλικού εταιρικού πτωχευτικού δικαίου, είναι ότι η πτώχευση δεν θίγει τα δικαιώματα και τα ένδικα μέσα προστασίας, εκείνων που κατέχουν περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας ή εμπράγματες ασφάλειες οποιουδήποτε περιουσιακό στοιχείο αυτής.²¹⁹ Η δήλωση αυτή εξαρτάται από τις προϋποθέσεις της διαδικασίας αφερεγγυότητας που ακολουθείται και την φύση των δικαιωμάτων που πρόκειται να εκτελεστούν.

Οι διαδικασίες αφερεγγυότητας που συναντώνται πλέον συχνότερα στο πλαίσιο των αεροπορικών εταιρειών, είναι η διαχείριση (*administration*), η εκκαθάριση (*liquidation*) και η συνδικία (*receivership*).²²⁰ Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η έλλειψη καταχώρισης της εμπράγματης ασφάλειας στο Μητρώο Βαρών της Εταιρίας καθιστά αυτή άκυρη έναντι του εκκαθαριστή, διαχειριστή και πιστωτή της εταιρίας. Εφόσον η εμπράγματη ασφάλεια έχει δεόντως καταχωρηθεί, τα δικαιώματα του κα-

²¹⁹ McKendrick E., *Goode on Commercial Law...* ό.π., 907

²²⁰ Farrell P. «England and Wales» in B. Crans and R. Nath (eds), *Aircraft repossession and enforcement Practical Issues* (2009), 285,310.

τόχου της εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την διαδικασία πτώχευσης που πρόκειται να λάβει χώρα. Στην διαδικασία διαχείρισης, η εκτέλεση των εμπράγματων δικαιωμάτων των πιστωτών έναντι των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας εξαρτάται από την συναίνεση του διαχειριστή ή την άδεια του δικαστηρίου. Το ίδιο ισχύει για τις συμφωνίες με παρακράτηση κυριότητας. Η εκτέλεση των εμπράγματων ασφαλειών, χωρίς προηγούμενη έγκριση, μπορεί να καταστήσει τον κάτοχο αυτής υπεύθυνο προς καταβολή αποζημίωσης. Το δικαστήριο κατά την εξέταση του αιτήματος για εκτέλεση των εμπράγματων ασφαλειών, σταθμίζει τα έννομα συμφέροντα των πιστωτών με εμπράγματα ασφάλεια ή πιστωτών με σύμβαση εκμίσθωσης με δικαίωμα αγοράς πιστωτών και των άλλων πιστωτών της εταιρίας δίνοντας μεγαλύτερη βαρύτητα στα έννομα συμφέροντα των πρώτων. Το αίτημα γίνεται συνήθως δεκτό από το δικαστήριο, όταν κρίνει ότι η μη εκτέλεση της εμπράγματης ασφάλειας θα προκαλέσει σημαντική ζημία στον αιτούντα. Το δικαστήριο για την διαμόρφωση της εν λόγω κρίσης του λαμβάνει υπόψη μεταξύ άλλων, την οικονομική κατάσταση της εταιρίας, την διάρκεια της διαχείρισης και την συμπεριφορά του αιτούντος.

Λαμβανομένου υπόψη, ότι η διαχείριση αποτελεί κατά κύριο λόγο διαδικασία διάσωσης της εταιρίας, είναι απίθανο για τον μισθωτή να πετύχει την συμφωνία του διαχειριστή ή του δικαστηρίου εάν η εκτέλεση των εμπράγματων ασφαλειών θα ήταν αντίθετη με τους σκοπούς της διαχείρισης. Συνεπώς, τα δικαιώματα του εκμισθωτή, για παρακράτηση, επανάκτηση ή πώληση του αεροσκάφους το οποίο λειτουργεί από εκμισθωτή στην διαχείριση είναι αυστηρώς οριοθετημένα. Για την συνέχιση της λειτουργίας της εταιρίας, ο διαχειριστής πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιεί, κατά την σύμβαση συνήθως διάρκεια της διαχείρισης, τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας χωρίς παρέμβαση των πιστωτών ή άλλων προσώπων.²²¹ Οι πράξεις του διαχειριστή υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο και συνεπώς πώληση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας μπορεί να διενεργηθεί μόνο κατόπιν άδειας του δικαστηρίου. Το δικαστήριο χορηγεί την εν λόγω άδεια όταν κρίνει ότι η διάθεση του περιουσιακού στοιχείου θα μπορούσε να προάγει τον σκοπό της διαχείρισης αναφορικά με την εταιρία. Επιπλέον, τα έσοδα από οποιαδήποτε πώληση θα προορίζονται για τους κατόχους εμπράγματων ασφαλειών. Ο «Νόμος περί Αφερεγγυότητας» του 1986, προβλέπει ρητά ότι τα έσοδα από τη διάθεση του περιουσιακού στοιχείου θα χρησιμοποιούνται για την εξόφληση των ποσών που έχουν εξασφαλιστεί με εμπράγματα ασφάλεια.

²²¹ *Bristol Airport plc v Powdrill* [1990] Ch. 744,758

Στην περίπτωση που το περιουσιακό στοιχείο δεν εκποιηθεί στην αγοραία αξία του, ο Νόμος ορίζει ότι ο διαχειριστής πρέπει να συμπληρώσει τα έσοδα από την πώληση με το απαιτούμενο χρηματικό ποσό ώστε να επιτευχθεί το ποσό που καθορίζεται από το δικαστήριο ως το καθαρό ποσό που θα προέκυπτε από την πώληση των αγαθών στην αγοραία αξία.

Η εκκαθάριση από την άλλη μεριά (εθελοντική ή υποχρεωτική) έχει σκοπό, όχι στην διάσωση της εταιρίας, αλλά στην ρευστοποίηση και διανομή των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας στους πιστωτές της. Σύμφωνα, με τον Νόμο περί αφερεγυτότητας, ο διαχειριστής έχει υπό τον έλεγχο του όλα τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας, με σκοπό να διασφαλίσει ότι αυτά θα ρευστοποιηθούν και θα διανεμηθούν στους πιστωτές της εταιρίας, καταβάλλοντας το τυχόν εναπομείναν υπόλοιπο στα νομιμοποιούμενα προς τούτο πρόσωπα. Συνεπώς τα περιουσιακά αυτά στοιχεία δεν αποτελούν ενεργητικό της εταιρίας και ως εκ τούτου παραμένουν εκτός της διανεμητέας περιουσίας. Η εκκαθάριση δεν επηρεάζει τα εμπράγματα δικαιώματα των πιστωτών- εκτός αν οφείλεται ποσό μεγαλύτερο από την αξία των εμπράγματων ασφαλειών- και επομένως οι κάτοχοι των ασφαλειών αυτών μπορούν να επιδιώξουν εξωδικαστικώς, με την επιφύλαξη τυχόν συμβατικών όρων, δικαιώματος εξαγοράς με εξόφληση του χρέους (equity of redemption), ή καταβολή του τιμήματος, την εκτέλεση των εμπράγματων ασφαλειών τους. Ο διορισμένος εκκαθαριστής έχει περιορισμένες εξουσίες να παρέμβει κατά την άσκηση των δικαιωμάτων των εκμισθωτών και τρίτων μερών. Οποιοσδήποτε διατάξεις για καταγγελία της σύμβασης, ανεξαρτήτως αν ισχύουν αυτοδικαίως ή μετά την επίδοση εγγράφου καταγγελίας θα είναι χωρίς περιορισμούς. Συνεπώς, ο εκμισθωτής μπορεί να παρακρατήσει, ανακτήσει ή πωλήσει το αεροσκάφος, μετά την καταγγελία της σύμβασης. Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της δυναμικής του Αγγλικού εταιρικού πτωχευτικού δικαίου, είναι η χρηματοδότηση της British Airways από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, μέσω της έκδοσης πιστοποιητικών κυριότητας για την διασφάλιση των επενδυτών ή των πωλητών εξοπλισμού από κατασχέσεις ή αξιώσεις τρίτων (Enhanced equipment trust certificates). Η British Airways υπήρξε από τις λίγες μη Αμερικανικές εταιρίες που κατάφερε να λάβει χρηματοδότηση, εξέλιξη που καθίσταται ακόμη πιο εντυπωσιακή λαμβανομένου υπόψη ότι κατά την σύναψη της συμφωνίας το Ηνωμένο Βασίλειο δεν ήταν καν συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης Κέιπ Τάουν. Είναι αυτονόητο ότι η βαθμολόγηση και αξιολογική κατάσταση της πιστοληπτικής ικανότητας της εταιρίας αποτέλεσε έναν αποτελεσματικό παράγοντα στην λήψη της απόφασης περί χρηματο-

δότησης της. Κατά την διάρκεια των συναλλαγών με την British Airways, οι Οργανισμοί πιστοληπτικής αξιολόγησης, εξετάζοντας λεπτομερώς το αγγλικό καθεστώς πτώχευσης και διαχείρισης, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι παρότι το υποκείμενο καθεστώς ήταν ως ένα σημείο αβέβαιο, καθόσον η Εναλλακτική Α δεν όριζε ως καταληκτικό χρονικό σημείο τις 60 ημέρες, παρόλα αυτά η φιλικά προσκείμενη στον πιστωτή προσέγγιση, η οποία καθιερώνεται μέσω της νομολογίας των δικαστηρίων, ήταν αρκετή για την θετική αξιολόγηση της εταιρίας. Συγκεκριμένα, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι ο διαχειριστής που διορίστηκε να διαχειρίζεται τις υποθέσεις της ΒΑ σε μία εταιρική διαχείριση δεν ήταν σε θέση να αγνοήσει τα δικαιώματα κυριότητας επί του αεροσκάφους και ήταν υποχρεωμένος είτε να επιτρέψει την έγκαιρη ανάκτηση του αεροσκάφους είτε να συνεχίσει την χρηματοδοτική μίσθωση –πληρώνοντας τα μισθώματα για- το αεροσκάφος.²²² Η Βρετανική Κυβέρνηση υπήρξε αρχικώς διστακτική ως προς την εφαρμογή της Εναλλακτικής Α, με το επιχείρημα ότι θα «περιόριζε την ικανότητα μίας αεροπορικής εταιρίας που αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες να επιλέξει την ανάκαμψη της επιχείρησης χρησιμοποιώντας τις διατάξεις διάσωσης του καθεστώτος αφερεγγυότητας του Ηνωμένου Βασιλείου.²²³ Εν συνεχεία όμως κατόπιν διαβουλεύσεως επέλεξε την Εναλλακτική Α του άρθρου XI του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου (με περίοδο 60 ημερών).²²⁴ Για να διευκολύνει τους αερομεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου να επωφεληθούν από την έκπτωση που παρέχεται από τους Οργανισμούς Εξαγωγικών Πιστώσεων πρόεβη ομοίως στην δήλωση του άρθρου XXIII του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου.

12.7 Γενικές εκτιμήσεις

Η επικύρωση της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν από την Αγγλία, αναμένεται να ωφελήσει την οικονομία αυτής με την δημιουργία ενός εναρμονισμένου νομικού πλαισίου ως προς την καταχώριση εμπράγματων ασφαλειών επί ατράκτων, κινητήρων αεροσκαφών και ελικοπτέρων. Το Αγγλικό δίκαιο, ακόμη και πριν την εφαρμογή

²²² Cameron J./Walton R. «Take off: British Airway's issuance of EETC»(2013) JIBFL 576,577.

²²³ Department for Business Innovation and Skills «Ratification of the Convention on International Interests in Aircraft Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment. Consultation on Options for Implementation» (2014), 76.

²²⁴ Κανονισμός 37 για τις Διεθνείς Εμπράγματα Ασφάλειες επί κινητού Εξοπλισμού Αεροσκαφών (Σύμβαση Κέιπ Τάουν) Κανονισμοί 2015.

της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν, παρείχε ένα ευνοϊκό για τους πιστωτές νομικό καθεστώς που εξασφάλιζε την συμβατική ελευθερία των μερών και διευκόλυne την εκτέλεση τόσο των εμπράγματων όσο και "οιονεί εμπράγματων ασφαλειών". Συνεπώς, η επικύρωση της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν δεν θα επιφέρει ριζικές αλλαγές στο υπάρχον νομικό πλαίσιο αλλά θα αποκαταστήσει ορισμένες από τις ελάχιστες ελλείψεις του Αγγλικού δικαίου, όπως την περιορισμένη διαφάνεια, που προκαλείται τόσο από την μη καταχώριση των συμφωνιών με επιφύλαξη κυριότητας ή την μη καταχώριση μόνο των κινητήρων αεροσκαφών, όσο και από την πολλαπλότητα των μητρώων.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν εγκαθιδρύει ένα ενιαίο νομικό καθεστώς ως προς την ρύθμιση των ασφαλισμένων συναλλαγών μέσω της θέσπισης ομοιόμορφων διατάξεων ουσιαστικού δικαίου ως προς την σύσταση, καταχώριση και εκτέλεση διεθνών εμπράγματων ασφαλειών σε περίπτωση αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων του οφειλέτη. Στο ευρύ πεδίο εφαρμογής της συγκαταλέγονται όχι μόνο τα παραδοσιακά εμπράγματα δικαιώματα όπως υποθήκες ή ενέχυρα αλλά και συναλλαγές που βασίζονται σε ενοχικά δικαιώματα με ισοδύναμη οικονομική λειτουργία.

Η Σύμβαση υιοθετώντας την *λειτουργική προσέγγιση* των Ηνωμένων Πολιτειών ως προς το δίκαιο περί ασφαλισμένων απαιτήσεων, δημιουργεί μία αυτόνομη διεθνή εμπράγματη ασφάλεια δυνάμενη να συσταθεί βάσει τριών διαφορετικών τύπων συμφωνιών και με διαφορετικές έννομες συνέπειες επί κινητού εξοπλισμού μεγάλης αξίας που χρησιμοποιείται σε συναλλαγές εκτός των συνόρων μίας μόνο δικαιοδοσίας.

Η Σύμβαση (Βασική Σύμβαση) περιέχει τις γενικές διατάξεις για την ρύθμιση των διεθνών ασφαλειών επί κινητού εξοπλισμού ενώ η εξειδίκευση των ειδικότερων θεμάτων για κάθε κατηγορία εξοπλισμού ρυθμίζεται από τα αντίστοιχα Πρωτόκολλα. Το πολύπλοκο σύστημα δηλώσεων που καθιερώνει η Σύμβαση διασπά την δικαιοκτησία και ομοιομορφία μέσω της δυνατότητας που παρέχεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη να αποφασίσουν για ορισμένα σημαντικά ζητήματα παρεκκλίνοντας από την υιοθέτηση διατάξεων της Σύμβασης που θεωρούν ασύμβατες με τα εθνικά τους συστήματα.

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν δεν συμβάλλει μόνο στην ενοποίηση των κανόνων δικαίου ως προς την ρύθμιση των διεθνών εμπράγματων ασφαλειών αλλά ταυτόχρονα εκσυγχρονίζει τα παρωχημένα και περίπλοκα εθνικά έννομα συστήματα. Η

θέσπιση κανόνων που προσαρμόζονται στις νέες εξελίξεις πρακτικής (όπως για παράδειγμα στις ανάγκες χρηματοδότησης κινητήρων) ή κανόνων που διευκολύνουν την χρηματοδότηση βάσει των περιουσιακών στοιχείων (όπως οι κανόνες κατά την έναρξη διαδικασιών αφερεγγυότητας) και η επίτευξη ενός προβλέψιμου αποτελέσματος υπό συγκεκριμένες συνθήκες προάγουν την διεθνή χρηματοδότηση επί αντικειμένων αεροσκαφών.

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν εγκαθιδρύει ένα παγκόσμιο σύστημα το οποίο λειτουργεί αποτελεσματικά στην πράξη. Από την μία, το Πρωτόκολλο εγκαθιδρύει ένα Διεθνές Σύστημα καταχώρισης των διεθνών εμπράγματων ασφαλειών το οποίο εξασφαλίζει την προτεραιότητα του πιστωτή που θα καταχωρήσει πρώτος την εμπράγματη ασφάλεια του στο Διεθνές Νηολόγιο ανεξαρτήτως της καταχώρισης της στο εθνικό μητρώο. Από την άλλη, η Συμφωνία στον Τομέα Αεροσκαφών (ASU) επί χρηματοδότησης συναλλαγών με χρήση διεθνών εμπράγματων ασφαλειών και τα οικονομικά οφέλη από την Σύμβαση γίνονται ορατά μέσω της έκπτωσης του Κέιπ Τάουν που προβλέπεται για τα Συμβαλλόμενα Κράτη που θα προβούν στις ανάλογες δηλώσεις.

Πρόκειται για ένα καινοτόμο διεθνές κείμενο στον χώρο του εμπορικού δικαίου και πρότυπο για την διάρθρωση μελλοντικών Διεθνών Συμβάσεων. Η μεγάλη ευελιξία που επιτυγχάνεται μέσω της πρωτοποριακής διπλής δομής της και η ασυνήθιστη σχέση που εγκαθιδρύεται μεταξύ της Βασικής Σύμβασης και των συμπληρωματικών της πρωτοκόλλων διευκολύνει την επίλυση διαφορών που θα μπορούσαν να αναχαιτίσουν την διαπραγμάτευση μίας Διεθνούς Σύμβασης.

Η Σύμβαση του Κέιπ Τάουν αποτελεί ένα αποτελεσματικό νομικό εργαλείο για την ενθάρρυνση των διεθνών χρηματοδοτήσεων επί κινητού εξοπλισμού αεροσκαφών.

Η επικύρωση της Σύμβασης και του Αεροναυτικού Πρωτοκόλλου από ένα μεγάλο αριθμό Κρατών επιβεβαιώνει ότι αποτελεί μία από τις πιο επιτυχημένες ιστορίες στην ενοποίηση του Διεθνικού Εμπορικού Δικαίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

A) Ελληνική

Μουσταΐρα Ε. Σύμβαση περί διεθνών ασφαλειών επί κινητού εξοπλισμού όπως εφαρμόζεται σε αντικείμενα αεροσκαφών, *Κοινοδίκιον*,(7), 2001.

Μουσταΐρα Ε. *Εμπράγματατες ασφάλειες και ιδιωτικό διεθνές δίκαιο*, *Κοινοδίκιον*(5), 1999.

Τσαβδαρίδης Δ.Α. Το νέο διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο για τις εμπράγματατες ασφάλειες επί αεροσκαφών- θεμελιώδη ζητήματα, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2006.

B) Ξενόγλωσση

Beale H/Bridge M/Gullifer L/Lomnicka E.«The Law of Security and Title-Based Financing» (2nd end, 2012), (Oxford University Press)

Bridge M/Gullifer L/McMeel G/Worthington S. «The Law of Personal Property», (2013)(Sweet and Maxwell).

Cameron J/Walton R.«Take Of: British Airways issuance of EETC» (2013) JIBFL.

Chinkin C/Kessejjan C., «The Legal Relationship between the Proposed UNIDROIT Convention and its Equipment-Specific Protocols», *Uniform L.Rew.* (1999).

Cuming CC R., «Considerations in the Design of an International Registry for Interests in Mobile Equipment», *Unif. L.Rev* (1999).

Cuniberti G. Advance relied under the Cape Town Convention. *The Cape Town Convention Journal*, (2012).

Deschamps, M. « The perfection and priority rules of the Cape Town Convention and Aircraft Protocol A comparative law analysis», *Cape Town Convention Journal*, (2013.)

Farrell P «England and Wales» in, Aircraft repossession and enforcement. Practical Issues, (eds. Crans B and Nath R)(2009) Wolters Kluwer

Gerber D/ Walton D., «De-registration and Export Remedies under the Cape Town Convention», *Cape Town Convention Journal*, (2014).

Goode R./Kronke H./Mckendrick E., «Transnational Commercial Law-Text, Cases and Materials», (Oxford University Press, 2011).

Goode Roy, «From Acorn to Oak Tree the Development of the Cape Town Convention and Protocols», *Uniform Law Review*, (2012).

Goode R., «The Preliminary Draft UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment», *Uniform Law Review* (1999.)

Goode R., *Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment (UNITROIT 2008)*.

Kozuka S, «The Cape Town Convention and its Implementation in Domestic Laws» in *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, (Springer, 2017).

Kronke H. «Financial Leasing and its Unification by UNIDROIT, -Central report.» [2011-1/2], *Uniform Law Review*, (2011).

Leloudas G. «The Law of England and Wales on Secured Transactions as Compared with the Cape Town Convention» in Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions (Springer, 2017).

McKendrick E. «Goode on Commercial Law» (4th end, 2010)

Moustaira E. «The Greek Law on Security Interests Burdening Transport Vehicles as Compared with the Cape Town Convention» in Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions (Springer, 2017).

Peel E. «The termination paradox», (2013) LMCLQ.

Sundahl J.M., «The «Cape Town Approach: A New method of Making International Law» in Transnational Law (2006).

Tucci, G. «Towards a transnational commercial law for secured transactions: the preliminary draft UNIDROIT Convention and Italian law», Uniform Law Review, (1999)

Weber L., «The new Registry for International Interests in Aircraft Equipment under the Cape Town Convention and Protocol of 2001» *ZLW* .

Weber L., «Public and private features of the Cape Town Convention» *The Cape Town Convention Journal*, (2015)

Wool J/ Jonovic A. «The relationship between transnational commercial law treaties and national law-A framework as applied to the Cape Town Convention», *Cape Town Journal*, (2013),

Γ) Ιστοσελίδες

www.awg.aero/pdf/CTOverview.pdf (Aviation Working Group)

<http://eur-lex.europa.eu> (access to European Union law)

<http://www.franchise.gr>

<http://www.unidroit.org>

Δ) Κανονισμοί και Διεθνή Κείμενα

Σύμβαση Cape Town για τις διεθνείς ασφάλειες επί κινητού εξοπλισμού.

Πρωτόκολλο Cape Town της Σύμβασης περί Διεθνών Εμπράγματων Ασφαλειών επί Κινητού Εξοπλισμού για θέματα που αφορούν ειδικά τον εξοπλισμό αεροσκαφών.

Κανονισμός 593/2008 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές.

Κανονισμός 44/2001 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις.

Κανονισμός 1346/2000 περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας.

Σύμβαση Γενεύης, για τη διεθνή αναγνώριση δικαιωμάτων επί αεροσκαφών, 1948.

Σύμβαση Βιέννης για το δίκαιο των Συνθηκών.

Σύμβαση Ηνωμένων Εθνών για την εκχώρηση απαιτήσεων στο διεθνές εμπόριο.

Σύμβαση Ρώμης για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές.

Σύμβαση του UNIDROIT για τη διεθνή χρηματοδοτική μίσθωση.

Ε) ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Υπόθεση C-99/96 Mietz v Intership Yachting Sneek BV, [1999] ECRI 2277, Συλλογή I, σελ.2227 παρ.43.

Case Reichert and Kockler [1992] ECR I-2149.

Western Bank Ltd v Kurt Schindler [1976] 2 All ER 393,396.

Silven Properties Ltd v Royal Bank of Scotland plc [2013] EWCA Civ 1409, [2004] 4 All ER 484.

Farrar v Farrars Ltd [1988] 40 Ch D 395.

Cuckmere Brick Co Ltd v Mutual Finance Ltd [1971] 2 All ER 633,646

Lombard North Central plc v Butterworth [1987] 1 All ER267.

Granville Oil and Chemicals Ltd v Davis Turner and Co Ltd [2003] EWCA Civ 570, [2003], 1All ER (Comm) 81, [2003] 2 Lloyd's Rep 356.