

# Σύμβαση περί Διεθνών Ασφαλειών επί Κινητού Εξοπλισμού όπως εφαρμόζεται σε αντικείμενα αεροσκαφών

*Ελίνα Ν. Μουσταίρα*  
*Επίκουρη Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Αθηνών*

## 1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η ιδέα για τη Σύμβαση αυτή γεννήθηκε κατά τη Διπλωματική Συνδιάσκεψη που υιοθέτησε τη Σύμβαση του UNIDROIT (International Institute for the Unification of Private Law – Διεθνές Ινστιτούτο για την ενοποίηση του ιδιωτικού δικαίου) για τη Διεθνή Χρηματοδοτική Μίσθωση (Convention on International Financial Leasing), του 1988.

Ο канаδός καθηγητής Ronald Cuming, ο οποίος έχει συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη του канаδικού συστήματος εμπράγματων ασφαλειών, συνέταξε ένα ερωτηματολόγιο το οποίο κυκλοφόρησε σε όλον τον κόσμο, ιδιαίτερα σε τραπεζικούς κύκλους. Το 1992, μια ομάδα εργασίας, αποτελούμενη από μικρό αριθμό εμπειρογνομόνων στο χώρο του δικαίου και της πρακτικής των εμπράγματων ασφαλειών, και προεδρευόμενη από τον άγγλο καθηγητή Sir Roy Goode, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του UNIDROIT, επεξεργάσθηκε τα συμπεράσματα αυτής της προκαταρκτικής έρευνας.

Μεταξύ 1993 και 1997, μια μικρή ομάδα μελέτης, αποτελούμενη από εμπειρογνώμονες διαφόρων κρατών και προεδρευόμενη και πάλι από τον Sir Roy Goode, είχε διάφορες συναντήσεις για την κατάρτιση και επεξεργασία προσχεδίων μιας διεθνούς συμβάσεως περί διεθνών [εμπράγματων] ασφαλειών επί κινητού εξοπλισμού, καθώς και μια σειρά πρωτοκόλλων, τα οποία συνοδεύουν και εξειδικεύουν την ανωτέρω σύμβαση και αφορούν σε αντικείμενα μεγάλης αξίας (high value). Κρίθηκε σκόπιμο να υιοθετηθεί αυτή η «διπλή δομή» (dual structure). Αυτό σημαίνει ότι τα δύο κείμενα, της Συμβάσεως και του εκάστοτε Πρωτοκόλλου, «διαβάζονται» ως ένα ενιαίο κείμενο. Προχώρησε η επεξεργασία τριών σχεδίων πρωτοκόλλων, για τον εξοπλισμό αεροσκαφών, για τον εξοπλισμό σιδηροδρόμων (railway rolling stock) και για διαστημικά περιουσιακά αντικείμενα (space property). Επιδιώκεται στο μέλλον να καταρτισθούν και άλλα πρωτόκολλα που θα αφορούν σε αντικείμενα μεγάλης αξίας, π.χ. δεξαμενές αντλήσεως πετρελαίου (oil rigs), κλπ. Προωθήθηκε ταχύτερα η επεξεργασία του σχεδίου πρωτοκόλλου για τον εξοπλισμό αεροσκαφών. Ρόλος κλειδί ήταν αυτός του Aviation Working Group, ομάδας που συστάθηκε από κοινού, κατόπιν προσκλήσεως του UNIDROIT, από την Airbus Industrie και την Boeing Company, και υποστηρίχθηκε από την Ένωση Διεθνών Αερομεταφορών (International Air Transport Association, IATA), η οποία εκπροσωπεί τις αερογραμμές όλου του κόσμου.

Κατά τα έτη 1999 και 2000, 3 Κοινές Σύνοδοι Κυβερνητικών Εμπειρογνομόνων (Joint Sessions of Governmental Experts), συγκληθείσες από κοινού από το UNIDROIT και τον ICAO (International Civil Aviation

Organization – Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας)<sup>1</sup>, επεξεργάστηκαν σχέδια Συμβάσεως περί Διεθνών Ασφαλειών επί Κινητού Εξοπλισμού και Πρωτοκόλλου περί Ζητημάτων ειδικά για τον Εξοπλισμό Αεροσκαφών.

Η Διπλωματική Συνδιάσκεψη στο Κέηπ Τάουν (29.10 - 16.11 2001) υιοθέτησε τη Σύμβαση και το Πρωτόκολλο για τον εξοπλισμό αεροσκαφών. Την 16.11.2001 υπεγράφησαν τα δύο κείμενα από είκοσι κράτη. Προς το παρόν έχουν υπογραφεί από εικοσιένα κράτη (υπέγραψε και η Ιταλία, την 6.12.2001) αλλά δεν έχουν ακόμη κυρωθεί από κανένα κράτος.

Η Σύμβαση/Πρωτόκολλο του Κέηπ Τάουν 2001, κατά τις προσδοκίες ορισμένων «μια από τις σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις που θα έχουν γίνει ποτέ στο πεδίο του ιδιωτικού υπερεθνικού [transnational] εμπορικού δικαίου»<sup>2</sup>, είναι βασικά μια Σύμβαση ιδιωτικού δικαίου συναλλαγών που αφορούν την αεροπλοΐα<sup>3</sup>.

Το UNIDROIT πήρε την πρωτοβουλία δημιουργίας ενός ρυθμιστικού καθεστώτος για ζητήματα διεθνών ασφαλειών επί κινητού εξοπλισμού πολύ μεγάλης αξίας, έχοντας σαν σημείο εκκινήσεως την ανεπάρκεια του κανόνα της *lex rei sitae* για την επίλυση των διαφορών σχετικά με την ισχύ, εκτελεστότητα και κατάταξη δικαιωμάτων από εμπράγματα ασφάλειες επί τέτοιου είδους εξοπλισμού, που δεν περιορίζονται στο πλαίσιο ενός και μόνο κράτους<sup>4</sup>. Επιπλέον, θεωρούσε ότι για τις λιγότερο ανεπτυγμένες οικονομίες, ο εκσυγχρονισμός των εθνικών νομοθεσιών στον τομέα των εμπραγματών ασφαλιζόμενων συναλλαγών θα είχε ως άμεση συνέπεια περισσότερες ευκαιρίες εισροής αλλοδαπού επενδυτικού κεφαλαίου<sup>5</sup>. Κρίνεται ότι, ένα νομοθετικό πλαίσιο το οποίο διευκολύνει τη δημιουργία και την εκτέλεση εμπράγματων ασφαλειών εμπνέει εμπιστοσύνη σε πιστωτές και θεσμικούς επενδυτές, τόσο εντός του ίδιου του κράτους όσο και εκτός αυτού, καθιστώντας δυνατή τη - συμφέρουσα για το κράτος - μετατροπή ανελαστικών δανείων σε ρευστές, ελαστικές [εμπράγματα] ασφάλειες και την προσέλκυση ημεδαπού και αλλοδαπού κεφαλαίου<sup>6</sup>.

Τονίζεται πως τέσσερις είναι οι πρωταρχικοί στόχοι της Συμβάσεως/Πρωτοκόλλου:

1. Η δημιουργία μιας αυτόνομης διεθνούς εμπράγματης ασφάλειας επί μεγάλης αξίας, μοναδικά προσδιοριζόμενου κινητού εξοπλισμού.
2. Η δημιουργία αποτελεσματικών και ταχέων μέτρων για την περίπτωση επελεύσεως της καλυπτόμενης από την ασφάλεια περιπτώσεως.

<sup>1</sup> Εξειδικευμένη υπηρεσία του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, με 185 Κράτη Μέλη. Το UNIDROIT είναι διακυβερνητική οργάνωση ανεξάρτητη του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, με 57 Κράτη Μέλη, 56 των οποίων είναι επίσης μέλη του ICAO, βλ. *L. Weber/S. Espinola*, The development of a new Convention relating to international interests in mobile equipment: a joint ICAO-UNIDROIT project, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 463.

<sup>2</sup> *R. Goode*, Transcending the Boundaries of Earth and Space: The UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment, *Uniform L.Rev.* 1998, 52.

<sup>3</sup> *L. Clark/J. Wool*, Entry into Force of Transactional Private Law Treaties affecting Aviation: Case Study – Proposed UNIDROIT/ICAO Convention as applied to Aircraft Equipment, 66 *J. Air L. Comm.* 1403, 1407 (2001).

<sup>4</sup> Γενικά για τις δυσχέρειες στη «διεθνή κυκλοφορία» των εμπράγματων ασφαλειών, βλ. *E.N. Μουσταίρα*, Εμπράγματα ασφάλειες και ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, *Κοινοδίκιον* 1999, 29, 31-32.

<sup>5</sup> *M.J. Stanford*, A broader or a narrower band of beneficiaries for the proposed new international regimen?: Some reflections on the merits of the Convention/Protocol structure in facilitating the former, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 242, 243.

<sup>6</sup> *R. Goode*, The preliminary draft UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: the next stage, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 265, 266.

3. Η ισχύς έναντι τρίτων αυτής της διεθνούς ασφάλειας, μέσω της καταχωρίσεως σε διεθνές μητρώο.
4. Κανόνες για την αναγνώριση και προτεραιότητα περισσότερων διεθνών ασφαλειών, στο πλαίσιο μιας διαδικασίας αφερεγγυότητας του ασφαλειοδότη, αλλά και εκτός του πλαισίου αυτού<sup>7</sup>.

## **2. Δομή Συμβάσεως/Πρωτοκόλλου**

Στόχος εξ αρχής ήταν, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η Σύμβαση, ως βάση, να έχει γενικές διατάξεις και να εφαρμόζεται σε μια σειρά κατηγοριών «μοναδικά προσδιοριζόμενων αγαθών» (uniquely identifiable objects). Τα Πρωτόκολλα είναι αυτά που εξειδικεύουν τις ρυθμίσεις για τα καθ'έκαστον αγαθά. Σύμβαση και κάθε σχετικό Πρωτόκολλο «διαβάζονται και ερμηνεύονται ως ένα μοναδικό κείμενο» - στην προκείμενη περίπτωση αναφορά θα γίνεται στη Σύμβαση περί Διεθνών Ασφαλειών επί Κινητού Εξοπλισμού όπως εφαρμόζεται σε αντικείμενα αεροσκαφών (Convention on International Interests in Mobile Equipment as applied to aircraft objects) (άρθρο 6 της Συμβάσεως και άρθρο II του Πρωτοκόλλου για τον εξοπλισμό αεροσκαφών).

Ο βασικός λόγος που επελέγη αυτή η διπλή δομή (dual structure) αλλά και η πρόκληση που αυτή θέτει, είναι να εξασφαλισθεί, αφενός ότι η Σύμβαση βάση θα έχει επαρκή ελαστικότητα για να ανταποκριθεί στις ανάγκες των διαφόρων κατηγοριών αγαθών στις οποίες θα αναφέρονται τα Πρωτόκολλα, και αφετέρου ότι θα διατηρούνται η βασική διαρθρωτική συνεκτικότητα του συστήματος καταχωρίσεων και οι νομικές συνέπειες της διεθνούς καταχωρήσεως<sup>8</sup>. Δηλαδή, ότι οι αντιστοιχούσες στον κάθε εξοπλισμό ιδιαίτερες διατάξεις δεν θα υπονομεύουν τους βασικούς στόχους της Συμβάσεως. Εξ αρχής επίσης, στόχος ήταν να εξασφαλισθεί ότι κάθε τροποποίηση διατάξεων της Συμβάσεως θα είναι συμβατή με το κάθε Πρωτόκολλο, αλλά και το αντίστροφο, ότι τροποποίηση διατάξεων ενός Πρωτοκόλλου δεν θα συνεπάγεται και τροποποίηση διατάξεων της Συμβάσεως, δυνάμενη να υπονομεύσει τις ρυθμίσεις κάποιου άλλου Πρωτοκόλλου<sup>9</sup>.

Στη συντριπτική πλειοψηφία τους, οι αντιπροσωπεΐες στη Διπλωματική Συνδιάσκεψη, τάχθηκαν υπέρ της «διπλής δομής», θεωρώντας, εκτός των άλλων, ότι εξασφαλίζει, όπως αναφέρθηκε ήδη, την απαιτούμενη στα ζητήματα αυτά ελαστικότητα. Και πριν την υιοθέτηση των κειμένων αυτών, σχολιάζοντας τα τότε σχέδια Συμβάσεως/Πρωτοκόλλου, εκφράζονταν θετικές απόψεις περί της δομής αυτής, στην οποία αναγνωρίζονταν πολλά πλεονεκτήματα, αλλά και το μειονέκτημα της καθιερώσεως διαφορετικού ρυθμιστικού καθεστώτος για κάθε κατηγορία αντικειμένων κινητού εξοπλισμού. Το τελευταίο σημαίνει ότι μόνο περιορισμένη εναρμόνιση, για κάθε ειδικό εξοπλισμό, είναι δυνατόν να επιτευχθεί. Κατά συνέπεια, δεν θα είναι πάντα εύκολο να διαπιστωθεί, ποιο δίκαιο μεταξύ ποιων κρατών είναι εφαρμοστέο, όταν υπάρχουν διαφορετικά Πρωτόκολλα, από τα οποία

---

<sup>7</sup> H.-G. Bollweg/K. Kreuzer, Entwürfe einer UNIDROIT/ICAO – Konvention über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und eines Protokolls über Luftfahrtausrüstung, ZIP 2000, 1361, 1363.

<sup>8</sup> H.-G. Bollweg/K. Kreuzer, ZIP 2000, 1362-1363.

<sup>9</sup> C. Chinkin/C. Kessedjian, The legal relationship between the Convention and its equipment-specific Protocols, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 323, 324-325.

ορισμένα έχουν, πριν από τα άλλα, τεθεί σε ισχύ και τα οποία έχουν κυρωθεί μόνον από μερικά κράτη.

### 3. Πεδίο εφαρμογής

α. *Χρηματοδοτικές πιστώσεις για τις οποίες χρησιμοποιείται το χρηματοδοτούμενο αντικείμενο*

Τα υφιστάμενα στα διάφορα κράτη νομοθετικά καθεστώτα χρηματοδοτήσεων με παροχή ασφάλειας, είτε εθνικής είτε διεθνούς συμβατικής προελεύσεως, δεν ανταποκρίνονται απολύτως στις σύγχρονες απαιτήσεις, και το κυριότερο, δεν εξασφαλίζουν τους δανειστές σε διεθνές επίπεδο. Βασικό πρόβλημα θεωρείται το ότι, σύμφωνα με ορισμένες νομοθεσίες δεν επιτρέπεται η χρησιμοποίηση του ίδιου του κινητού επί του οποίου παρέχεται η ασφάλεια. Το γεγονός αυτό συχνά αποτελεί πρόσκομμα για την παροχή πιστώσεων<sup>10</sup>. Η ρύθμιση αυτή παρατηρείται και σε κράτη του common law αλλά και σε κράτη του civil law, ακόμη και σε, θεωρητικά περισσότερο ανεπτυγμένα, βιομηχανικά κράτη, όπως είναι η Ιαπωνία<sup>11</sup>.

Επιβεβλημένη κρίθηκε, λοιπόν, η τροποποίηση αυτών ή μάλλον η δημιουργία ενός νέου, ομοιόμορφου, καθεστώτος, με βάση το οποίο, για την παροχή πιστώσεων επί εξοπλισμού αεροσκαφών, θα χρησιμοποιείται το ίδιο το αεροσκάφος. Κατά μια ενδιαφέρουσα άποψη, στο νέο αυτό καθεστώς θα έπρεπε να εξασφαλίζεται η τήρηση τριών αρχών: α) Η αρχή της διαφανούς προτεραιότητας (transparent priority principle), σύμφωνα με την οποία, ο δανειστής/χρηματοδότης θα πρέπει να μπορεί να εξασφαλίζεται ότι το εμπράγματο δικαίωμά του επί χρηματοδοτούμενου αεροσκάφους ή μηχανής θα είναι ανώτερο όλων των δυναμικά ανταγωνιστικών αξιώσεων κατ'αυτού του περιουσιακού στοιχείου. β) Η αρχή της άμεσης εκτελέσεως (prompt enforcement principle), σύμφωνα με την οποία ο δανειστής/χρηματοδότης θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να προβεί σε αναγκαστική εκτέλεση, ρευστοποιώντας την αξία του εξοπλισμού αεροσκάφους και/η να το χρησιμοποιήσει προκειμένου να προκύψουν έσοδα που θα καλύψουν ποσοστό του οφειλόμενου ποσού. γ) Η αρχή της εκτελέσεως σε περίπτωση πτωχεύσεως (bankruptcy enforcement principle), σύμφωνα με την οποία τα δικαιώματα του δανειστή/χρηματοδότη που σχετίζονται με τις ανωτέρω δύο αρχές θα πρέπει να τροποποιούνται στην περίπτωση ενάρξεως διαδικασίας αφερεγγυότητας του οφειλέτη<sup>12</sup>.

Εν τέλει, η Σύμβαση του Κέηπ Τάουν εφαρμόζεται σε τρεις κατηγορίες συμφωνιών, οι οποίες δημιουργούν ό,τι τα δύο κείμενα (Συμβάσεως και Πρωτοκόλλου) ονομάζουν «ασφάλεια» (interest). Και είναι αυτές οι τρεις κατηγορίες (άρθρο 2 παρ. 2 Συμβάσεως)<sup>13</sup>: συμβάσεις πωλήσεως με

<sup>10</sup> H.W. Fleisig, The proposed UNIDROIT Convention on mobile equipment: economic consequences and issues, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 253, 256.

<sup>11</sup> N. De la Peña, Reforming the legal framework for security interests in mobile property, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 347, 348-349.

<sup>12</sup> J. Wool, The case for a commercial orientation to the proposed UNIDROIT Convention as applied to aircraft equipment, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 289, 292.

<sup>13</sup> H. Kronke, Overview of the Draft Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Draft Protocol on Aircraft Equipment, *Regional Seminars on the Draft Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Draft Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment* (Singapore, 23-25 May 2001, Nairobi, 29-31 August 2001), 7.

επιφύλαξη κυριότητας (conditional sale agreements), συμβάσεις χρηματοδοτικής μισθώσεως (leasing agreements)<sup>14</sup> και συμβάσεις παροχής ασφάλειας (security agreements)<sup>15</sup>.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 της Συμβάσεως, εφαρμόζεται αυτή όταν ο οφειλέτης, κατά τη χρονική στιγμή συνάψεως συμβάσεως παροχής ασφάλειας, με βάση την οποία γεννάται ή θεμελιώνεται δικαίωμα διεθνούς [εμπράγματος] ασφάλειας, ευρίσκεται σε Συμβαλλόμενο Κράτος. Είναι αδιάφορο για το εφαρμοστέο της Συμβάσεως, το που ευρίσκεται ο δανειστής εκείνη τη χρονική στιγμή (άρθρο 3 παρ. 2).

Επισημαίνεται, ότι οι ρυθμίσεις της Συμβάσεως ισχύουν ως ομοιόμορφο δίκαιο και δεν περιορίζονται στις διεθνείς υποθέσεις παρά εφαρμόζονται και σε καθαρά εθνικές [εσωτερικές] συναλλαγές<sup>16</sup>, εκτός αν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος δηλώσει ότι, ως προς αυτό, δεν θα εφαρμόζεται η Σύμβαση στις εσωτερικές συναλλαγές.

### β. Αυτόνομη διεθνής [εμπράγματος] ασφάλεια

Η αρχική ιδέα ήταν να δημιουργηθεί μια ενιαία εμπράγματος ασφάλεια, με πρότυπο το “security interest” του άρθρου 9 του Ομοιόμορφου Εμπορικού Κώδικα (Uniform Commercial Code) των ΗΠΑ<sup>17</sup>, εξομοιώνοντας πρακτικά το σύμφωνο επιφυλάξεως κυριότητας και τα δικαιώματα του πιστωτή σε σύμβαση χρηματοδοτικής μισθώσεως με το δικαίωμα εμπράγματος ασφάλειας<sup>18</sup>. Εγκαταλείφθηκε όμως, εν μέρει, στη συνέχεια αυτή η «λειτουργική» προσέγγιση, διότι κρίθηκε πως θα μπορούσε να προσκρούσει σε εμπόδια στα κράτη εκτός του χώρου του common law.

Τελικά, η Σύμβαση δημιούργησε μια αυτόνομη διεθνή ασφάλεια (international interest) επί κινητού εξοπλισμού μεγάλης αξίας, ατομικά προσδιοριζόμενων πραγμάτων (άρθρο 2 Συμβάσεως)<sup>19</sup>, τα οποία κατά

<sup>14</sup> Κατά το ελληνικό δίκαιο, ρυθμίζεται η χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκαφών από το ν. 1665/1986, όπως τροποποιήθηκε από το ν. 2367/1995.

<sup>15</sup> Πολύ σημαντική εξέλιξη στο ελληνικό δίκαιο αποτελεί ο νέος νόμος 2844/2000, για τις «Συμβάσεις επί κινητών ή απαιτήσεων υποκείμενες σε δημοσιότητα και άλλες συμβάσεις παροχής ασφάλειας». Όπως επισημαίνει η Εισηγητική Έκθεση, «βασικοί στόχοι του σχεδίου νόμου είναι αφ'ενός η διεύρυνση της πιστοληπτικής ικανότητας των οφειλετών (επιχειρήσεων ή επαγγελματιών) και αφ'ετέρου η πληρέστερη εξασφάλιση των ασφαλιζόμενων απαιτήσεων των δανειστών (πιστωτικών οργανισμών). Το πρώτο επιτυγχάνεται κυρίως με τη δυνατότητα ενεχύρασης κινητών χωρίς παράδοση της κατοχής τους, με τη διευκόλυνση της ενεχύρασης απαιτήσεων και άλλων δικαιωμάτων, με τη δυνατότητα διατήρησης από τους οφειλέτες της εξουσίας διάθεσης των αντικειμένων της ασφάλειας και ταυτόχρονη αντικατάστασή τους με άλλα, ανάλογης αξίας (κυμαινόμενη ασφάλεια) κλπ. Το δεύτερο επιτυγχάνεται κυρίως με την εισαγόμενη δυνατότητα δημοσίευσης της συμφωνίας παροχής ασφάλειας».

<sup>16</sup> *H.-G. Bollweg/K. Kreuzer*, ZIP 2000, 1364.

<sup>17</sup> Στις ΗΠΑ, η ρύθμιση των εμπράγματων ασφαλειών ανήκει στη νομοθετική αρμοδιότητα των πολιτειών, βλ. και *S. Riesenfeld*, Einige Betrachtungen zur Behandlung dinglicher Sicherungsrechte an beweglichen Vermögensgegenständen im Insolvenzrecht der Vereinigten Staaten von America, *Festschrift für U. Drobnig*, Tübingen 1998, 621.

<sup>18</sup> *M. Stanford*, La future Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles : premier projet d'articles, *Uniform L.Rev.* 1996, 275, 277, *R.C.C. Cuming*, International Regulation of Aspects of Security interests in mobile equipment, *Uniform L.Rev.* 1990-1, 62-206.

<sup>19</sup> Ειδικότερα, οι κατηγορίες των αντικειμένων επί των οποίων δημιουργείται/παρέχεται διεθνής ασφάλεια (άρθρο 2 παρ. 3), είναι τα αεροσκάφη (airframes), οι κινητήρες (aircraft engines) και τα ελικόπτερα (helicopters).

κανόνα χρησιμοποιούνται σε συναλλαγές που δεν περιορίζονται στα όρια ενός κράτους. Δικαιϊκό θεμέλιο αυτής της διεθνούς ασφάλειας είναι, λοιπόν, το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, η Σύμβαση του Κέηπ Τάουν στην προκείμενη περίπτωση. Τα κείμενα αυτά ρυθμίζουν τη γέννηση της διεθνούς ασφάλειας, την ισχύ της *inter partes* και *erga omnes*, την απόσβεσή της<sup>20</sup>.

Δεν δημιουργείται, λοιπόν, από τη Σύμβαση του Κέηπ Τάουν ιδιωτικό διεθνές δίκαιο [εν στενή εννοία], παρά μόνον ένα διεθνώς ισχύον ομοιόμορφο εμπράγματο δίκαιο, το οποίο δεν καταργεί τα ισχύοντα εθνικά δίκαια εμπράγματος ασφάλειας. Σύμβαση και Πρωτόκολλο, δηλαδή, όπως πολύ εύστοχα επισημαίνεται, σχηματίζουν ένα πλαίσιο, το οποίο θα πρέπει να πληρωθεί από το αυτόνομο εθνικό δίκαιο. Υιοθετώντας τη ρύθμιση του άρθρου 7 της Συμβάσεως της Βιέννης για τη διεθνή πώληση κινητών, του 1980, το άρθρο 5 παρ. 1 της Συμβάσεως ορίζει ότι τα ζητήματα που δεν ρυθμίζονται ρητά από αυτήν, θα πρέπει να ρυθμίζονται σύμφωνα με τις γενικές αρχές που τη διέπουν<sup>21</sup>. Εν απουσία τέτοιων αρχών, τα ζητήματα θα ρυθμίζονται από το εφαρμοστέο [εμπράγματο] δίκαιο (άρθρο 5 παρ. 2). Στα ζητήματα που θα ρυθμίζονται από το εφαρμοστέο σύμφωνα με τους κανόνες συγκρούσεως του *forum* δίκαιο, ανήκουν, μεταξύ άλλων, η ισχύς της συμφωνίας, η προτεραιότητα ανταγωνιστικών διεθνών ασφαλειών εφόσον καμία από αυτές δεν έχει καταχωρηθεί στο Διεθνές Μητρώο, η δυνατότητα προβολής ενστάσεων και δικαιωμάτων συμψηφισμού έναντι εκδοχέα διεθνούς ασφάλειας<sup>22</sup>.

Το καθιερωθέν εν τέλει από τη Σύμβαση σύστημα θεωρείται, κατά μια άποψη, υβριδικό. Ναι μεν η ονομασία είναι μια και μοναδική, «διεθνής ασφάλεια», καλύπτει όμως περιπτώσεις διαφορετικές<sup>23</sup>. Επιπλέον, η Σύμβαση προβλέπει ότι είναι αρμοδιότητα κατ'αρχήν του με βάση τους κανόνες συγκρούσεως οριζόμενου ως εφαρμοστέου δικαίου, να προσδιορίσει το αν και σε ποια κατηγορία από τις καλυπτόμενες από την κοινή αυτή ονομασία, υπάγεται μια διεθνής [εμπράγματος] ασφάλεια<sup>24</sup>.

Η «ενοποιημένη» αυτή ασφάλεια δεν απορροφά, παρά πλαισιώνει, συγκεντρώνει, τις διαφορετικές τεχνικές παροχής ασφάλειας που χρησιμοποιούνται για τις συγκεκριμένες χρηματοδοτήσεις. Έτσι, το περιεχόμενό της υπερβαίνει, όπως επισημαίνεται, τα όρια της τεχνικής έννοιας της ασφάλειας<sup>25</sup>.

<sup>20</sup> H.-G. Bollweg/K. Kreuzer, ZIP 2000, 1365.

<sup>21</sup> Βλ. R. Goode, *Uniform L.Rev.* 1998, 64, για το ότι στο άρθρο 5 της Συμβάσεως του Κέηπ Τάουν υπάρχουν δύο σημαντικές αποκλίσεις από τα οριζόμενα στο άρθρο 7 της Συμβάσεως της Βιέννης: Δεν περιλαμβάνεται αναφορά στην καλή πίστη των συμβαλλομένων, διότι θεωρήθηκε πως σε συναλλαγές στις οποίες δυνητικά διακυβεύονται πολύ μεγάλα χρηματικά ποσά η αναφορά αυτή θα συνεπαγόταν υπερβολικά μεγάλο βαθμό αβεβαιότητας. Αντίθετα, δόθηκε έμφαση στην ανάγκη εξασφάλισης προβλεψιμότητας κατά την εφαρμογή της Συμβάσεως.

<sup>22</sup> R. Goode, *The UNIDROIT Draft Mobile Equipment Convention: Confluence of Legal Concepts and Philosophies*, in: *Mélanges en l'honneur de D. Tallon*, Paris 1999, 69, 77, 78.

<sup>23</sup> Αναφέρονται ορισμένοι στους διαφορετικούς όρους που χρησιμοποιούν το αγγλικό και το γαλλικό, συμβατικά κείμενα – “interest”, “garantie” – και υποστηρίζουν ότι ο γαλλικός όρος μπορεί να δώσει λαβή σε παρανοήσεις, αφού, κατά την άποψή τους, δεν πρόκειται για δικαίωμα εμπράγματος ασφάλειας, αλλά για εμπράγματο δικαίωμα.

<sup>24</sup> B. Foex, *La réserve de propriété dans l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT : un point de vue suisse*, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 409, 416.

<sup>25</sup> J. Stoufflet, *L'avant-projet de Convention d'UNIDROIT : réflexions sur son insertion dans le système juridique français*, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 361, 363.

#### 4. Διεθνές Μητρώο

Ένας από τους σημαντικότερους νεωτερισμούς αυτής της Συμβάσεως είναι η πρόβλεψη της συστάσεως Διεθνούς (ηλεκτρονικού) Μητρώου (International Registry), στο οποίο θα γίνεται η καταχώρηση των διεθνών ασφαλειών (άρθρο 16 Συμβάσεως)<sup>26</sup> καθώς και καθορισμού Εποπτεύουσας Αρχής (Supervisory Authority), η οποία, μεταξύ άλλων, θα επιμελείται της καλής λειτουργίας του Διεθνούς Μητρώου και θα ελέγχει τον υπεύθυνο (Registrar) αυτού (άρθρο 17)<sup>27</sup>. Τον ρόλο της Εποπτεύουσας Αρχής, προσεκλήθη από τη Διπλωματική Συνδιάσκεψη να αναλάβει ο ICAO, μετά τη θέση σε ισχύ της Συμβάσεως και του Πρωτοκόλλου. Πολύ σημαντικό ήταν το έργο που επετέλεσε, για την προετοιμασία αυτού του Μητρώου και την οργάνωση της λειτουργίας του, η International Registry Task Force, η οποία συστάθηκε κατά τη διάρκεια της 3<sup>ης</sup> Κοινής Συνόδου Εμπειρογνομητών (Ρώμη, 20-31 Μαρτίου 2000) και εργάστηκε μέχρι την έναρξη της Διπλωματικής Συνδιασκέψεως.

Τα περισσότερα εθνικά συστήματα καταχωρήσεων εμπράγματων ασφαλειών, εμπίπτουν σε μία από τις δύο γενικές κατηγορίες, τις οποίες αποτελούν: τα συστήματα καταθέσεως σημειώσεως (notice-filing) και τα συστήματα καταθέσεως εγγράφων (document-filing). Στην πρώτη κατηγορία εμπίπτει το σύστημα που ακολουθείται από τις πολιτείες των ΗΠΑ για την παροχή ασφαλειών επί κινητής ιδιοκτησίας (personal property), ενώ τα συστήματα της ηπειρωτικής Ευρώπης κατά βάση εμπίπτουν στη δεύτερη κατηγορία.

Κατά τη διάρκεια των ετών προετοιμασίας των σχεδίων Συμβάσεως/Πρωτοκόλλου, υποστηριζόταν – αναμενόμενο, δεδομένου ότι η Σύμβαση είναι εμπνεύσεως common law – ότι το σύστημα καταθέσεως σημειώσεως (notice-filing) ήταν το καλύτερο δυνατό που θα μπορούσε να υιοθετηθεί από τη Σύμβαση, αφού ο «μόνος σκοπός» της, σύμφωνα με τη Σύμβαση, καταχωρήσεως είναι να κατοχυρώσει την προτεραιότητα μιας διεθνούς ασφάλειας (international interest) επί αντικειμένου, έναντι άλλων διεθνών ασφαλειών, πιστωτών με προνόμιο εκ δικαστικής αποφάσεως ή εκ του νόμου και πτωχευτικών συνδίκων<sup>28</sup>. Η καταχώρηση, δηλαδή, ως μορφή δημοσιότητας<sup>29</sup>, δεν δημιουργεί το δικαίωμα, αλλά αποτελεί προαπαιτούμενο

<sup>26</sup> Προβλέπεται δε δυνατότητα συστάσεως διαφορετικών διεθνών μητρώων για διαφορετικές κατηγορίες αντικειμένων (άρθρο 16 παρ. 2 Συμβάσεως).

<sup>27</sup> Αυτή η Εποπτεύουσα Αρχή θα αποκτά – εφόσον δεν έχει ήδη – διεθνή νομική προσωπικότητα και θα απολαύει ετεροδικίας (άρθρο 27).

<sup>28</sup> *Ch. W. Mooney, Jr., Relationship between the prospective UNIDROIT International Registry, Revised Uniform Commercial Code Article 9 and national civil aviation registries, Uniform L.Rev. 1999-2, 335, 337-338.*

<sup>29</sup> Για το ότι στο ζήτημα της αναγνώρισεως αλλοδαπών εμπράγματων ασφαλειών, είναι το δικαίωμα του κράτους υποδοχής που αποφασίζει αν κάποια μορφή δημοσιότητας αποτελεί τμήμα της διεθνούς δημόσιας τάξεως, βλ. *K. Kreuzer, La propriété mobilière en droit international privé, 259 RCADI 1996, 254 (9-318), E.N. Μουσταίρα, Κοινοδίκιον 1999, 35.* Βλ. όμως και *G. Tucci, Uniform L.Rev. 1999-2, 392,* ο οποίος, αναφερόμενος στο ιταλικό δικαίωμα τονίζει ότι η διαδικασία για την καταχώρηση των υποθηκών, όπως όλα τα συστήματα καταχωρήσεως, ρυθμίζεται από κανόνες δημόσιας τάξεως. Ότι αυτό, όμως, σημαίνει πως τα μέρη δεν είναι ελεύθερα να παρεκκλίνουν από αυτούς τους κανόνες και όχι ότι αυτοί οι κανόνες πρέπει να είναι συμβατοί με έναν κανόνα που δεν αποτελεί τμήμα του δικού τους νομικού συστήματος, δηλαδή της διεθνούς δημόσιας τάξεως.

για την αναγνώριση της προτεραιότητας αυτού<sup>30</sup> σε περίπτωση «ανταγωνισμού» με άλλα ανάλογα δικαιώματα επί του ίδιου περιουσιακού στοιχείου (άρθρο 29 Συμβάσεως)<sup>31</sup>.

Οι υποστηρίζοντες την ανωτέρω άποψη, δεν αγνοούσαν τα πλεονεκτήματα του συστήματος καταθέσεως εγγράφων (document-filing), τα οποία δεν υφίστανται στο άλλο. Και είναι αυτά, κατ'αρχήν το ότι οι χρήστες των εθνικών μητρώων θεωρούν ως μεγάλη ευκολία το να μπορούν να έχουν πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, συγκεντρωμένα σε έναν τόπο. Επίσης το γεγονός ότι οποιοσδήποτε ενδιαφέρεται για ενδεχόμενη συναλλαγή επί αντικειμένου, μπορεί να πληροφορηθεί για προγενέστερες συναλλαγές επί του ίδιου. Όμως αντέτασσαν στα ανωτέρω το κρινόμενο από αυτούς βασικό ερώτημα, αν τα πλεονεκτήματα αυτά δικαιολογούν το κόστος της δημιουργίας και διατηρήσεως ενός συστήματος καταθέσεως εγγράφων σε διεθνές επίπεδο.

Εν πάση περιπτώσει, ως βασικότερο ζήτημα στο θέμα του σχεδιαζόμενου Διεθνούς Μητρώου, κρινόταν το αν γενικά η λειτουργία του θα ήταν σε θέση να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των μερών σε χρηματοδοτικές συναλλαγές, και ειδικότερα αυτού του τύπου. Με δεδομένο ότι το Μητρώο αυτό θα είναι ηλεκτρονικό, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα τα μέρη μιας διεπόμενης από τη Σύμβαση/Πρωτόκολλο συναλλαγής να στέλνουν τα δεδομένα στο Μητρώο και εντός εύλογου χρόνου να λαμβάνουν επιβεβαίωση ότι η καταχώρηση είναι ισχυρή - ότι μια ενδεχόμενη έρευνα στο Μητρώο θα εντοπίζει την καταχωρηθείσα ασφάλεια. Βασικό ερώτημα είναι, ποιος είναι αυτός ο «εύλογος χρόνος», ανταποκρινόμενος στις ανάγκες των μερών μιας τέτοιας συναλλαγής. Εν όψει της ταχύτατης εξελίξεως της τεχνολογίας, ιδιαιτέρως στον τομέα της πληροφορικής, η άριστη και μάλλον εφικτή λύση θα είναι, να επιβεβαιώνεται η λήψη των δεδομένων άμεσα, με την αποστολή τους<sup>32</sup>.

## **5. Διαδικασίες αφερεγγυότητας**

Σωστά τονίζεται, ότι η πτώχευση, και γενικότερα πλέον, η διαδικασία αφερεγγυότητας, αποτελεί την πικρή δοκιμασία από την οποία θα φανεί αν, τα εμπράγματα δικαιώματα γενικά και οι εμπράγματες ασφάλειες ειδικότερα, ισχύουν απρόσκοπτα<sup>33</sup>.

Μια εμπράγματη ασφάλεια που παρέχεται σύμφωνα με το δίκαιο ενός κράτους και ισχύει άμεσα έναντι του συνδίκου διαδικασίας αφερεγγυότητας

<sup>30</sup> Η *P. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου*, Το αεροσκάφος ως αντικείμενο συναλλαγών, 3<sup>η</sup> έκδ., Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2001, 89, αναφέρει ότι, στην περίπτωση εμπράγματης συμβάσεως μεταβίβασης της κυριότητας αεροσκάφους, η καταχώρηση της συμφωνίας στο μητρώο ελληνικών αεροσκαφών (άρθρο 41 παρ. 2 ΚΑΔ), αποτελεί όρο του ενεργού της μεταβιβαστικής δικαιοπραξίας και χωρίς αυτήν δεν συντελείται η μεταβίβαση της κυριότητας του αεροσκάφους (άρθρο 41 παρ. 3 ΚΑΔ).

<sup>31</sup> Ο *R.C.C. Cuming*, Considerations in the design of an International Registry for interests in mobile equipment, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 275, 276 & n.5, σημειώνει ότι ο όρος "filing" που χρησιμοποιούν στις ΗΠΑ, αποτελούσε στο παρελθόν ακριβή περιγραφή αυτού που συνέβαινε όταν τα μέρη συμβάσεων παροχής ασφάλειας «κατέθεταν» (filed) τα σχετικά έγγραφα στα αρμόδια γραφεία του δημοσίου. Η επιγενόμενη όμως μηχανογράφηση κατέστησε τον όρο ανακριβή.

<sup>32</sup> *Ch.W. Mooney, Jr.*, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 339.

<sup>33</sup> *R. Goode*, The Protection of Interests in Movables in Transnational Commercial Law, *Uniform L.Rev.* 1998, 453, 456.



που εκτυλίσσεται σε εκείνο το κράτος<sup>34</sup>, δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα έχει την ανάλογη αντιμετώπιση σε διαδικασία αφερεγγυότητας σε άλλο κράτος<sup>35</sup>. Υποστηρίχθηκε ότι, αναφορικά με τα ζητήματα που πραγματεύεται η Σύμβαση/Πρωτόκολλο, αυτό το πρόβλημα δεν είναι δυνατόν να επιλυθεί με ομοιόμορφο κανόνα συγκρούσεως, ακόμη και στην περίπτωση που θα μπορούσε να διατυπωθεί ένας επαρκής τέτοιος κανόνας. Και αυτό, διότι ο κανόνας της *lex rei sitae* που συνήθως υιοθετείται για τις εμπράγματου δικαίου συναλλαγές επί κινητών πραγμάτων, δεν φαίνεται να μπορεί να λειτουργήσει ικανοποιητικά στην περίπτωση του κινητού εξοπλισμού. Άρα, σύμφωνα με αυτή τη θεώρηση, και δεδομένου και του υψηλού κόστους των αεροσκαφών, φαίνεται προτιμότερη η θέσπιση ομοιόμορφων κανόνων ουσιαστικού δικαίου<sup>36</sup>.

Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 30 παρ. 1 της Συμβάσεως, σε περίπτωση ενάρξεως διαδικασίας αφερεγγυότητας του οφειλέτη, μια διεθνής ασφάλεια (international interest) είναι ισχυρή, εάν πριν την έναρξη της διαδικασίας, είχε γίνει καταχώρηση αυτής της διεθνούς ασφάλειας στο Διεθνές Μητρώο, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Σύμβαση. Στο άρθρο XI του Πρωτοκόλλου, που αναφέρεται στα βοηθήματα επί αφερεγγυότητας (remedies on insolvency), προβλέπονται δύο Εναλλακτικές (Alternatives), Α και Β. Κατά τη στιγμή της κυρώσεως της Συμβάσεως του Κέηπ Τάουν, το Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να δηλώσει ποια Εναλλακτική θα εφαρμόσει στο σύνολό της και ενδεχομένως τις διαδικασίες αφερεγγυότητας στις οποίες θα εφαρμοσθεί η Εναλλακτική Α ή η Εναλλακτική Β (άρθρο XXX παρ. 3 Πρωτοκόλλου).

Ζήτημα γεννάται όταν το κράτος στο οποίο κηρύσσεται διαδικασία αφερεγγυότητας δεν είναι εκείνο στο οποίο ευρίσκεται ο εξοπλισμός. Ο κανόνας του Πρωτοκόλλου για τις διεθνείς διαδικασίες αφερεγγυότητας εφαρμόζεται μόνο στην περίπτωση που και το κράτος όπου κηρύσσεται η κύρια διαδικασία αφερεγγυότητας και το κράτος όπου ευρίσκεται ο εξοπλισμός είναι συμβαλλόμενα κράτη.

Ενδιαφέρουσα είναι η επισήμανση, ότι με το να ζητά το άρθρο XII του Πρωτοκόλλου, από τα δικαστήρια του κράτους στο οποίο ευρίσκεται ο εξοπλισμός, να συνεργασθούν στο μέγιστο βαθμό για την εφαρμογή της Συμβάσεως και του Πρωτοκόλλου, διαφέρει από την αρχή που καθιερώνει το άρθρο 5 της τέως Ευρωπαϊκής Συμβάσεως και νυν Κανονισμού 1346/2001 για τις διαδικασίες αφερεγγυότητας, το οποίο άρθρο ορίζει ότι:

«η έναρξη της διαδικασίας αφερεγγυότητας δεν επηρεάζει τα εμπράγματα δικαιώματα των πιστωτών ή τρίτων αναφορικά με ενσώματα ή ασώματα, κινητά ή ακίνητα περιουσιακά στοιχεία ανήκοντα στον οφειλέτη τα

---

<sup>34</sup> Για τα ισχύοντα στο ελληνικό πτωχευτικό διεθνές δίκαιο και ειδικότερα για την «αντιμετώπιση» των εμπράγματου ασφαλειών στο πλαίσιο πτωχεύσεως (ή, γενικότερα, διαδικασίας αφερεγγυότητας), βλ. *E.N. Moustaira, La mise en œuvre des sûretés dans le cadre d'une faillite internationale, RHDI 1998, 89-101.*

<sup>35</sup> Δεν φαίνεται να υπάρχει πρόβλημα κατά το ρωσικό πτωχευτικό δίκαιο, βλ. *V. Kouvsinov, The legal environment for asset-based financing: international endeavours and the Russian Civil Code, Uniform L.Rev. 1992, 425, 430.*

<sup>36</sup> *G. Tucci, Towards a transnational commercial law for secured transactions: the preliminary draft UNIDROIT Convention and Italian law, Uniform L. Rev. 1999-2, 371, 374.*

οποία ευρίσκονται στην επικράτεια άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους κατά το χρόνο της ενάρξεως της διαδικασίας»<sup>37</sup>.

## 6. Σχέδια μελλοντικών Πρωτοκόλλων<sup>38</sup>

### α. Σχέδιο Πρωτοκόλλου Διαστημικών Περιουσιακών Αντικειμένων

Η φύση των διαστημικών περιουσιακών αντικειμένων καθώς και τα σχετικά με αυτά ζητήματα δικαιοδοσίας, παρουσιάζουν, προφανώς, ιδιαιτερότητες σε σχέση με άλλες κατηγορίες κινητού εξοπλισμού. Κατ'αρχήν, από τη στιγμή που εκτοξεύονται στο διάστημα, δεν είναι εντός της επικράτειας κανενός κράτους. Επιπλέον, σημειώνεται και είναι πολύ ενδιαφέρουσα η σκέψη ότι μελλοντικές εφαρμογές της διαστημικής τεχνολογίας είναι πιθανό να επιτύχουν την κατασκευή διαστημικής ιδιοκτησίας στο διάστημα! Πέραν αυτών, σημαντικό επιχείρημα υπέρ της υιοθέτησης Συμβάσεως/Πρωτοκόλλου για τα εξεταζόμενα ζητήματα, κρίνεται το γεγονός ότι πολλά κράτη δεν διαθέτουν νομοθετική ρύθμιση για τη σύσταση και καταχώρηση εμπράγματης ασφάλειας επί διαστημικών περιουσιακών στοιχείων<sup>39</sup>.

Ο ορισμός των καλυπτόμενων από το Πρωτόκολλο αντικειμένων, τα οποία δεν περιορίζονται στους δορυφόρους, περιλαμβάνει:

1. Αντικείμενα που κατασκευάζονται στη γη και εκτοξεύονται στο διάστημα, όπως είναι οι δορυφόροι, πλατφόρμες και συστατικά διαφόρων τύπων.
2. Αντικείμενα που συναρμολογούνται και κατασκευάζονται στο διάστημα, όπως είναι οι μετασχηματιστές εμπορικών διαστημικών σταθμών και εξοπλισμός αυτών.
3. Αντικείμενα που κατασκευάζονται στο διάστημα και επιστρέφουν στη γη, όπως είναι ο μηχανικός εξοπλισμός ηλεκτρονικών υπολογιστών, ultra-pure κρύσταλλοι, φαρμακευτικά προϊόντα.

Κρίθηκε, σωστά, ότι μια εμπράγματη ασφάλεια επί δορυφόρου σε τροχιά δεν εξασφαλίζει πράγματι τα δικαιώματα ενός πιστωτή εφόσον, στην

---

<sup>37</sup> E.-M. Kieninger, Effects in insolvency of the international interest in mobile equipment: a German perspective, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 397, 407. Όπως σωστά επισημαίνει ο A. Flessner, Dingliche Sicherungsrechte nach dem Europäischen Insolvenzübereinkommen, *Festschrift für U. Drobniig*, Tübingen 1998, 277, 287, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση – και νυν Κανονισμός – δεν επιδιώκει την ενοποίηση του ουσιαστικού δικαίου, παρά ρυθμίζει τη [διεθνή] δικαιοδοσία και την αναγνώριση αποφάσεων, καθώς και ορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπονται η διαδικασία αφερεγγυότητας και οι συνέπειές της. Από την αρχή είχε καθορισθεί ότι δεν ήταν στόχος της Συμβάσεως μια ενοποίηση ουσιαστικού δικαίου, σύμφωνα με την οποία δικαιώματα εμπράγματων ασφαλειών επί περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη εκτός του κράτους στο οποίο εκτυλίσσεται η διαδικασία αφερεγγυότητας, θα είναι σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη ελεύθερα από περιορισμούς συνεπαγόμενους από τη διαδικασία αφερεγγυότητας. Άρα, στην ουσία, δεν είναι η «έναρξη της διαδικασίας αφερεγγυότητας» που δεν επηρεάζει τα εμπράγματα δικαιώματα, αλλά η Σύμβαση.

<sup>38</sup> Το άρθρο 51 της Συμβάσεως αναφέρεται στα πρωτόκολλα που πρόκειται να ετοιμασθούν στο – προσεχές ή απώτερο – μέλλον και ορίζει ότι, όταν ένα σχέδιο πρωτοκόλλου θεωρείται ώριμο, θα συνέρχεται Διπλωματική Συνδιάσκεψη προς υιοθέτησή του (παρ. 4), μετά την οποία η Σύμβαση θα εφαρμόζεται στην κατηγορία των καλυπτόμενων από το Πρωτόκολλο αντικειμένων (παρ. 5).

<sup>39</sup> D.A. Panahy/R. Mittal, The prospective UNIDROIT Convention on international interests in mobile equipment as applied to space property, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 303, 304-305.

περίπτωση υπερημερίας ή αδυναμίας πληρωμής του οφειλέτη, ο πιστωτής περιορίζεται στη φυσική ή τεκμαρτή κατοχή του δορυφόρου. Προτάθηκε, λοιπόν, ο ορισμός των «διαστημικών περιουσιακών αντικειμένων» (space property) να περιλαμβάνει οπωσδήποτε, τουλάχιστον τα ακόλουθα δικαιώματα που σχετίζονται με τη λειτουργία ενός δορυφόρου: Διοικητικές άδειες, η εκχώρηση των οποίων επιτρέπεται σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους στο οποίο εκδίδονται, δικαιώματα απαραίτητα για τον έλεγχο, τη λειτουργία ή τη μεταβίβαση κυριότητας διαστημικών αντικειμένων (όπως ορίζονται ανωτέρω) ή δικαιώματα επ'αυτών, συμβατικά δικαιώματα αναφορικά με την εκτόξευση και τη λειτουργία δορυφόρου, καθώς και εισπράξεις από τη λειτουργία δορυφόρου<sup>40</sup>.

Είναι σαφές, ότι η κατηγορία των δικαιωμάτων που καλύπτει αυτό το Σχέδιο Πρωτοκόλλου είναι ευρύτερη εκείνων που ρυθμίζονται από τα άλλα – Πρωτόκολλο ή σχέδια ή προσχέδια Πρωτοκόλλων.

Η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων στο διάστημα πάντοτε προκαλούσε προβλήματα, λόγω των αστρονομικών ποσών που απαιτούνταν. Μέχρι πριν από 10 έτη, η μεγάλη πλειοψηφία των αιτούντων τέτοια χρηματοδότηση ήταν, είτε κρατικές επιχειρήσεις είτε μεγάλες πολυεθνικές είτε blue-chip εταιρίες με μεγάλη πιστοληπτική ικανότητα και δυνατότητα να τους εγκριθεί χρηματοδότηση χωρίς να χρειάζεται να παράσχουν εμπράγματη ασφάλεια επί των περιουσιακών τους στοιχείων. Πλέον, η συνεχώς αυξανόμενη τάση για την εμποριοποίηση του διαστήματος, συνεπάγεται προφανώς και αλλαγές στους αιτούντες ανάλογη χρηματοδότηση. Φαίνεται πως θα αυξηθούν οι σχετικές αιτήσεις από επιχειρήσεις, οι οποίες δεν έχουν ουσιαστικά παρελθόν στην λήψη πιστώσεων ούτε σημαντικά περιουσιακά στοιχεία επί των οποίων να παράσχουν εμπράγματη ασφάλεια, πέραν ενός δορυφόρου<sup>41</sup>.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω δεδομένα, κρίνεται ότι μια ομοιόμορφη, προβλέψιμη και εμπορικής κατευθύνσεως ρύθμιση των [εμπράγματων] ασφαλειών επί διαστημικών αντικειμένων, αφενός θα αυξήσει την προθυμία χρηματοδότησεως εμπορικών διαστημικών συναλλαγών, αφετέρου θα μειώσει σημαντικά το υπέρογκο κόστος αυτών των συναλλαγών, σε αναλογία προς τη μείωση του χρηματοδοτικού κινδύνου που συνεπάγονται προς το παρόν αυτές οι συναλλαγές<sup>42</sup>.

### **β. Σχέδιο Πρωτοκόλλου για τον εξοπλισμό σιδηροδρόμων**

Ήδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, και παρά το κρατικό μονοπώλιο εκμεταλλεύσεως των σιδηροδρόμων, αναπτύχθηκε, αρχικά στην Αγγλία και στη συνέχεια και στη Γαλλία, ένας ιδιαίτερος θεσμός, τα βαγόνια ιδιωτών (les wagons de particuliers). Μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις χρησιμοποιούσαν βαγόνια, είτε δικής τους ιδιοκτησίας είτε μισθωμένα, τα οποία έθεταν στη διάθεση του σιδηροδρομικού μεταφορέα. Αυτός ο θεσμός, που πλέον έχει διαδοθεί σε όλα τα κράτη της Ευρώπης και στις ΗΠΑ, αποτελεί αντικείμενο ιδιωτικών χρηματοδοτήσεων, και κατ'αυτόν τον τρόπο οι

<sup>40</sup> D.A. Panahy/R. Mittal, *Uniform L. Rev.* 1999-2, 306.

<sup>41</sup> M. Stanford/A. De Fondmichel, Overview of the current situation regarding the preliminary draft Space Property Protocol and its examination by COPUOS, *Uniform L. Rev.* 2001-1, 60, 62.

<sup>42</sup> M. Stanford/A. De Fondmichel, *Uniform L. Rev.* 2001-1, 64.

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή το κράτος που τις χρηματοδοτεί, μπορούν να επενδύσουν σε άλλους τομείς σιδηροδρομικού υλικού ή στην υποδομή<sup>43</sup>.

Αναγνωρίζεται ότι για τη ρύθμιση των διεθνών ασφαλειών επ' αυτού του κινητού εξοπλισμού θα χρειασθούν επιπλέον προσπάθειες, δεδομένου π.χ. ότι δεν υπάρχει σε κανένα κράτος μητρώο καταχωρήσεων σιδηροδρομικού εξοπλισμού, κατά συνέπεια θα πρέπει να δημιουργηθεί εξ αρχής ένα διεθνές σύστημα καταχωρήσεων αυτού<sup>44</sup>. Επιπλέον, τουλάχιστον στην Ευρώπη, τα συμφέροντα του δημόσιου τομέα και εκείνα του ιδιωτικού τομέα θα συνυπάρχουν για πολύ καιρό, αφού, όπως σημειώνεται, και οι σχετικές αλλαγές που προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή<sup>45</sup>, θα απαιτήσουν περισσότερο χρόνο από εκείνον που είχε προβλεφθεί<sup>46</sup>.

Παρατηρείται από τους ασχοληθέντες με την κατάρτιση ενός αρχικού σχεδίου αυτού του πρωτοκόλλου, ότι η παρούσα Σύμβαση συνεπάγεται σημαντικά πλεονεκτήματα ακόμη και για σιδηροδρόμους κρατικής ιδιοκτησίας, δεδομένου ότι αυξάνει τις «πηγές» ανευρέσεως διαθέσιμων κεφαλαίων για επένδυση σε νέο εξοπλισμό, χωρίς να υπάρχει ανάγκη κρατικής υποστηρίξεως ή εγγυήσεων που θα προϋπέθεταν λήψη δανείων από το κράτος ή επιβολή φορολογίας<sup>47</sup>. Γενικά, πάντως, κρίνεται πως η μείωση των εξόδων χρηματοδότησεως αυτού του εξοπλισμού είναι προς το συμφέρον των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των παραγωγών σιδηροδρομικού υλικού, των τραπεζών αλλά και των πελατών τους.

## **7. Σχέση με άλλες υφιστάμενες ή σχεδιαζόμενες Διεθνείς Συμβάσεις**

### **α. Σύμβαση Γενεύης 1948 για την αναγνώριση εμπράγματων δικαιωμάτων επί αεροσκάφους**

Η Σύμβαση της Γενεύης ρυθμίζει μόνο την αναγνώριση αλλοδαπών εμπράγματων δικαιωμάτων επί αεροσκάφους, άρα, όπως τονίζεται, είναι λιγότερο αποτελεσματική από μια Σύμβαση καθιερώνουσα ομοιόμορφο ουσιαστικό δίκαιο, συγκεκριμένα μια αυτόνομη διεθνή εμπράγματη ασφάλεια, συμπληρωματική των εθνικών ρυθμίσεων του δικαίου των εμπράγματων ασφαλειών. Υποστηρίζεται ότι η καθιέρωση ομοιόμορφων ουσιαστικών κανόνων και η αντίστοιχη υιοθέτησή τους από τα Συμβαλλόμενα Κράτη είναι σε θέση να μειώσει σημαντικά τον κίνδυνο και το κόστος των βασιζόμενων σε περιουσιακά στοιχεία (asset-based) διεθνών χρηματοδοτήσεων αεροσκαφών,

<sup>43</sup> G. Mutz, Le régime international pour les garanties proposé par UNIDROIT : l'intérêt du secteur ferroviaire et de l'OTIF en particulier, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 469.

<sup>44</sup> H. Rosen, Building a Railway to the Future – Progress on the Draft UNIDROIT/OTIF Rail Protocol, *Uniform L.Rev.* 2001-1, 50.

<sup>45</sup> Οδηγία του Συμβουλίου, της 29.7.1991 σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (91/440/ΕΚ) και Λευκή Βίβλος της 30.7.1996, COM (96) 421.

<sup>46</sup> G. Mutz, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 475, 476, ο οποίος αναφέρει ότι η Γενική Συνέλευση της Διακυβερνητικής Οργανώσεως για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires – OTIF) υιοθέτησε Ομοιόμορφους Κανόνες σχετικά με το τεχνικά επιτρεπτό του χρησιμοποιούμενου σε διεθνή κυκλοφορία σιδηροδρομικού υλικού (RU ATMF). Αυτοί οι ομοιόμορφοι κανόνες προβλέπουν την ίδρυση μιας τράπεζας δεδομένων σχετικά με τα σιδηροδρομικά οχήματα που γίνονται δεκτά για διεθνή κυκλοφορία, η οποία τράπεζα ιδρύθηκε και ενημερώνεται με ευθύνη του OTIF.

<sup>47</sup> H. Rosen, Creating an international security structure for railway rolling stock: an idea ahead of its time? *Uniform L.Rev.* 1999-2, 313, 321.

από ό,τι μπορούσε ένα καθεστώς κανόνων συγκρούσεως που διατηρεί απηρχαιωμένες νομικές θεωρίες ανήμπορες να ανταπεξέλθουν στις [και οικονομικές] απαιτήσεις που δημιουργούν τα εκτελούντα διηπειρωτικές πτήσεις αεροσκάφη<sup>48</sup>.

Εξ αρχής αντιμετωπίσθηκε η Σύμβαση της Γενεύης ως απλώς ένα προσωρινό σύνολο κανόνων. Πολλά σημαντικά βιομηχανικά κράτη δεν την έχουν υπογράψει ή κυρώσει<sup>49</sup>. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη ήσαν απολύτως ελεύθερα να αποφασίσουν για το πώς θα εφαρμόσουν το άρθρο I αυτής της Συμβάσεως. Η ελευθερία αυτή δημιούργησε νομική αβεβαιότητα, όπως επισημαίνεται, δεδομένου ότι η Σύμβαση εφαρμόσθηκε κατά τρόπο εντελώς διαφορετικό στα διάφορα Συμβαλλόμενα Κράτη<sup>50</sup>. Ενδιαφέρον προκαλεί η «επιρροή» που άσκησαν οι ρυθμίσεις της Συμβάσεως της Γενεύης στην εσωτερική νομοθεσία της Ολλανδίας. Τα εμπράγματα δικαιώματα των ολλανδικών αερογραμμών έχουν την προέλευσή τους στους νόμους ορισμένων πολιτειών των ΗΠΑ, που ίσχυαν πριν τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτές οι εμπράγματες ασφάλειες (π.χ. conditional sale transactions, equipment trust) ενσωματώθηκαν στη Σύμβαση της Γενεύης λόγω αμερικανικής επιρροής και μεταφέρθηκαν και στην εσωτερική νομοθεσία της Ολλανδίας. Ο λόγος για το τελευταίο ήταν η ανάγκη να εφαρμοσθούν αυτές σε εθνικό επίπεδο, αναφορικά με τη χρηματοδότηση αεροσκάφους. Όπως επισημαίνεται, αυτή τη στιγμή κανένα άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως δεν έχει ανάλογους κανόνες εμπράγματος δικαίου για τις αερογραμμές του<sup>51</sup>.

Βασικότερο όλων κρίνεται το επιχείρημα ότι η Σύμβαση της Γενεύης δεν ανταποκρίνεται πλέον στις απαιτήσεις των σύγχρονων χρηματοδοτικών συναλλαγών<sup>52</sup>. Επιπλέον, δεδομένου ότι η Σύμβαση της Γενεύης εφαρμόζεται μόνον όταν ένα αεροσκάφος, του οποίου έχει γίνει καταχώριση σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος, είναι αντικείμενο δικαστικής διαδικασίας σε άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος, οι χρηματοδότες αεροσκαφών που εκτελούν διεθνείς πτήσεις δεν μπορούν να συνυπολογίσουν το παρεχόμενο από τη Σύμβαση της Γενεύης πλεονέκτημα, λόγω του υπαρκτού κινδύνου μιας διαδικασίας σε μη Συμβαλλόμενο Κράτος<sup>53</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο XXIII του Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση του Κέηπ Τάουν προηγείται για τα Συμβαλλόμενα Κράτη που είναι και μέρη της Συμβάσεως της Γενεύης. Εν τούτοις, η Σύμβαση της Γενεύης θα εφαρμόζεται σε περιπτώσεις εμπράγματων δικαιωμάτων ή ασφαλειών που δεν καλύπτονται από τη Σύμβαση του Κέηπ Τάουν.

---

<sup>48</sup> T.A. Stone, In Flight between Geneva and Rome: Abandoning Choice of Law Systems for Substantive Legal Principles in International Aircraft Finance, 20 *U.Pa.J.Int'l Econ.L.* 487, 497 (1999).

<sup>49</sup> S.J. McGairl, A new international regimen governing the taking of security in high-value mobile assets: the legal and economic implications, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 439, 445.

<sup>50</sup> R.C.C. Cuming, *Uniform L.Rev.* 1990-I, 111.

<sup>51</sup> B.P. Honnebier, The New International Regimen Proposed by UNIDROIT as a Means of Safeguarding Rights *in rem* of the Holder of an Aircraft under Netherlands Law, *Uniform L.Rev.* 2001-1,5, 6-8.

<sup>52</sup> H.-G. Bollweg/M. Gerhard, Sicherungsrechte an Luftfahrtausrüstung und Weltraumeigentum. Die Entwürfe einer UNIDROIT/ICAO – Konvention über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und der Protokolle über Luftfahrtausrüstung und Weltraumeigentum, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 2001, 373, 379.

<sup>53</sup> S.J. McGairl, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 445.

β. Σχέδιο Συμβάσεως UNCITRAL για τη χρηματοδότηση απαιτήσεων μέσω της εκχωρήσεώς τους (*Draft Convention on Assignment in Receivables Financing*)

Στο κεφάλαιο IX (άρθρα 31-38) της Συμβάσεως του Κέηπ Τάουν περιλαμβάνονται διατάξεις που ρυθμίζουν τα των «συνδεδόμενων δικαιωμάτων» (*associated rights*). Οι απορρέουσες από την πώληση και τη μίσθωση κινητού εξοπλισμού απαιτήσεις ακολουθούν την τύχη του ίδιου του κινητού εξοπλισμού, της ασφάλειας. Αυτός που χρηματοδοτεί τον εξοπλισμό και που προβαίνει σε καταχώριση αφενός του δικαιώματός του επί του αεροσκάφους αφετέρου των συνδεδόμενων δικαιωμάτων, έχει προτεραιότητα έναντι οποιουδήποτε θα επιχειρούσε χρηματοδότηση μέσω εκχωρήσεως απαιτήσεων. Στο σημείο αυτό ανέκυψαν προβληματισμοί σχετικά με το ενδεχόμενο θεσπίσεως αντιφατικών ρυθμίσεων, από τη μια πλευρά της Συμβάσεως του Κέηπ Τάουν και από την άλλη του Σχεδίου Συμβάσεως της UNCITRAL [*United Nations Commission on International Trade Law*] για τη χρηματοδότηση απαιτήσεων μέσω της εκχωρήσεώς τους (*Draft Convention on Assignment in Receivables Financing*)<sup>54</sup>. Ευκαταία ήταν η αποφυγή «συγκρούσεως» ρυθμίσεων των δύο συμβατικών κειμένων<sup>55</sup>.

Επισημαίνουν οι σχολιαστές των κειμένων του Σχεδίου Συμβάσεως του UNCITRAL και της, πλέον, Συμβάσεως/Πρωτοκόλλου του Κέηπ Τάουν, δύο σημαντικές διαφορές μεταξύ των ρυθμίσεων αυτών.

1. Παρ'ότι το πεδίο εφαρμογής και των δύο διεθνών κειμένων προσδιορίζεται από ένα συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο, οι κανόνες του Σχεδίου Συμβάσεως του UNCITRAL εστιάζονται περισσότερο στα μέρη της συναλλαγής παρά στα περιουσιακά στοιχεία που αφορά η συναλλαγή.

2. Θεμελιωδέστερη κρίνεται η διαφορά, όσον αφορά το είδος της επιδιωκόμενης από τις δύο ρυθμίσεις ομοιομορφίας. Οι βασικοί κανόνες της Συμβάσεως/Πρωτοκόλλου του Κέηπ Τάουν δημιουργούν ομοιόμορφο ουσιαστικό δίκαιο, ενώ η Σύμβαση του UNCITRAL περιλαμβάνει και αρκετούς ομοιόμορφους κανόνες συγκρούσεως<sup>56</sup>, γεγονός, άλλωστε, που έχει προκαλέσει και αρνητική κριτική<sup>57</sup>. Υποστηρίζεται από ορισμένους η άποψη ότι οι ομοιόμορφοι κανόνες συγκρούσεως δεν έχουν τη δυνατότητα να ρυθμίσουν ικανοποιητικά ορισμένα ζητήματα της ετοιμαζόμενης Συμβάσεως<sup>58</sup>, ότι εξάλλου καθιστούν ασαφείς, αβέβαιους τους ομοιόμορφους κανόνες ουσιαστικού δικαίου αυτής<sup>59</sup>.

<sup>54</sup> Η ρύθμιση του σχεδίου συμβάσεως αναφέρεται σε μια μεγάλη ποικιλία συναλλαγών, μερικές των οποίων είναι: πρακτορεία απαιτήσεων, εκχώρηση μελλοντικών εσόδων σε χρηματοδότηση μεγάλων έργων, συναλλαγές αναχρηματοδότησεως, συναλλαγές σχετικά με τη μεταβίβαση ασφαλιστηρίων και καταθετικών λογαριασμών. Βλ. και S.V. Bazinas, *An International Legal Regime for Receivables Financing: UNCITRAL's Contribution*. 8 *Duke J.Comp. & Int'l L.* 315, 322 (1998).

<sup>55</sup> S. Bazinas, *Le projet de Convention de la CNUDCI sur la cession de créances à des fins de financement. Ses objectifs et ses effets sur les autres lois*, *Revue de droit bancaire* 1999, 171, 174-175.

<sup>56</sup> N.B. Cohen, *Internationalizing the law of secured credit: Perspectives from the U.S. Experience*, 20 *U.Pa.J.Int'l Econ.L.* 423, 438 (1999).

<sup>57</sup> Ελπίζει ότι θα απαλειφθεί το κεφάλαιο V, που περιλαμβάνει αυτούς τους κανόνες, ο F. Ferrari, *The UNCITRAL Draft Convention on Assignment in Receivables Financing: Applicability, General Provisions and the Conflict of Conventions*, *Melb.J.Int'l L.* 2000, 1,2.

<sup>58</sup> J. Stoufflet, *Les contraintes juridiques actuelles*, *Revue de droit bancaire* 1999, 169, 170.

<sup>59</sup> J.-P. Mattout, *Les besoins de la pratique*, *Revue de droit bancaire* 1999, 165, 168.

Ενδιαφέρουσα είναι και η επισήμανση, ότι το Σχέδιο Συμβάσεως του UNCITRAL υιοθετεί το κατά κανόνα ισχύον, δηλαδή το ότι η [εμπράγματη] ασφάλεια ακολουθεί μια εκχώρηση της συμβατικής ενοχής, ενώ η Σύμβαση/Πρωτόκολλο του UNIDROIT αντιστρέφει τη σειρά, ορίζοντας ότι η συμβατική ενοχή ακολουθεί την [εμπράγματη] ασφάλεια<sup>60</sup>.

## **8. Τελικές εκτιμήσεις**

Οι ρυθμίσεις που η Σύμβαση του Κέηπ Τάουν περιέχει, προκάλεσαν πολλούς προβληματισμούς κατά τα έτη της προετοιμασίας, είτε στο πλαίσιο των επίσημων Συνόδων, είτε και σε σχολιασμούς των σχεδίων των κειμένων. Γενική ήταν η εκτίμηση ότι επρόκειτο για υψηλής ποιότητας κείμενα, ανταποκρινόμενα και στις σύγχρονες δικαιοτικές αντιλήψεις περί των πραγματευόμενων θεμάτων και στις ανάγκες της πράξεως. Επισημαινόταν η περιπλοκότητα του προβλήματος της εξισορροπήσεως συμφερόντων στον τομέα γενικότερα των εμπράγματων ασφαλειών, λόγω της εμπλοκής πολλών μερών, πέραν του δανειστή και του οφειλέτη, όπως του καλόπιστου αγοραστή του ασφαλισθέντος περιουσιακού στοιχείου ή των άλλων δανειστών του οφειλέτη στις περιπτώσεις αναγκαστικής εκτελέσεως ή ενάρξεως διαδικασίας αφερεγγυότητας<sup>61</sup>.

Εν τούτοις εκτιμάται ότι οι ρυθμίσεις της Συμβάσεως του Κέηπ Τάουν θα μειώσουν σε μεγάλο βαθμό το κόστος των πιστώσεων για τη χρηματοδότηση εξοπλισμού αεροσκαφών – όπως, ανάλογα, και των άλλων κατηγοριών εξοπλισμού, εφόσον υιοθετηθούν τα αντίστοιχα Πρωτόκολλα. Επιπλέον, σύμφωνα με την άποψη των ένθερμων υποστηρικτών της Συμβάσεως, θα μπορούν να χρησιμεύσουν οι ρυθμίσεις αυτές και γενικότερα, στον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου για τις εμπραγμάτως ασφαλιζόμενες συναλλαγές στα διάφορα κράτη<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> C.W. Mooney, Jr., Assignments of International Interests in Mobile Equipment and Related Receivables under the UNIDROIT Convention: When should the Tail wag the dog?, 20 *U.Pa.J.Int'l Econ.L.* 443, 446 (1999).

<sup>61</sup> A. Harmathy, The regulation of secured transactions under the future UNIDROIT Convention: a Hungarian point of view, *Uniform L.Rev.* 1999-2, 433, 436-437.

<sup>62</sup> M. Stanford, The UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: Real Rights from International and National Perspectives. The new regimen: its history and future after South Africa, Utrecht, 30.11.2001 (αδημ).