



普华永道

航空内望

普华永道航空简讯（第九期），2022年7月

本刊主要内容如下：

可持续航空燃料	2
中国知识产权法律改革鼓励创新.....	6
上诉法院在“富国案”中的最终判决.....	11



Tejaswi Nimmagadda
合伙人
程伟宾律师事务所*



朱煦欣
律师
程伟宾律师事务所*



可持续航空燃料使用上的重大进展

全球性趋紧的法规及公共政策、加上投资者意欲及贷款人要求的转变，已为航空业带来了越来越大的压力，促使其将ESG（环境、社会和管治）因素纳入决策部署及发展规划的考虑范围。

值得注意的是，中国的全国碳排放权交易计划已于去年开始运作。据称，碳排放权交易计划有望在不久的将来扩展至国内航空领域。

随着航空公司、出租人、生产商和贷款人共同努力推行绿色航空，可持续航空燃料（Sustainable Aviation Fuel，简称SAF）将成为本行业在2050年前实现净零碳排放目标的一个关键。¹

近几年来，航空业在飞机技术革新方面已经取得了重大的进展。然而，由于这些技术（如电推进及氢动力飞机）难以在短期内商业化，可持续航空燃料被认为是在中至短期内（对长程航班而言是在更长期内）最可行的减排方案。

何谓可持续航空燃料？

可持续航空燃料（有时也被称作“可替代性燃料”）从非常规能源中提取，在生命周期内的碳排放量有潜力低于传统煤油。除了燃料燃烧直接产生的排放外，生命周期排放评估法还考虑到了原料生产、提取，燃料转换、运输配送并包括与土地使用变化相关等排放量。²

制造可持续航空燃料可以利用生物质能或替代性可持续来源，透过多种不同方式生产：

生物燃料

可被用于制造生物燃料的生物质能种类繁多，但同时需要仔细考虑它们对可持续性的整体影响。

第一代生物燃料提取自农业用地种植的农作物³，引发了对于生产过程对环境 and 当地社区造成的影响的关注。⁴

如今的技术已经能够利用更先进的资源（例如废物或新型原料（如藻类））来生产可持续航空燃料，比第一代生物燃料更具可持续性。

电子燃料

除了利用生物质能和废物进行生产之外，利用电力和太阳能热技术生产的可持续航空燃料预计将在不久的将来推向市场。⁵ 专家们希望这些新技术能够通过降低生产、储存和配送成本以提高可持续航空燃料的竞争力和效能。

可持续航空燃料的优势

由于两者在物理和化学特性的相似性，可持续航空燃料可以安全地与传统的喷气燃料混合，通过现有的基础设施运输渠道，作为飞机动力的可互换替代品。

与传统的喷气燃料相比，可持续航空燃料可以在其生命周期内显著减排（取决于原料和生产技术，可高达80%）。

除了环境效益外，考虑到原油价格波动仍然是航空公司最大的成本变数之一，可持续航空燃料可令燃料供应渠道多样化，为航空公司有关的成本波动问题提供了解决方案。

“先有鸡还是先有蛋”？

即使可持续航空燃料有其优势，且航空业在过去15年持续对其进行了不少投资，可持续航空燃料的可用性仍然有限，而且其使用量的增长（尽管持续稳步增长）缓慢。根据世界经济论坛2020年《明日的清洁天空》报告的预测，虽然所有已公布的可持续航空燃料计划都可实现，可持续航空燃料的产量将仅仅超过2030年全球航空预估燃料需求的1%。⁶

较高的经济成本导致可持续航空燃料目前的产出和使用水平较低，这是阻碍可持续航空燃料普及使用的关键绊脚石。⁷目前，可持续航空燃料的价格是传统燃料的两到五倍，这使得飞机运营商难以在使用可持续航空燃料的同时保持价格优势。

虽然扩大生产并实现规模经济可以缩小价格差距，但是，缺乏保证市场需求的信号使燃料供应商对增加产量望而却步，从而产生了“先有鸡还是先有蛋”的问题。

迄今为止：

53

个机场配发可持续航空燃料

24

项政策已被通过或正在制定

274

亿公升可持续航空燃料被纳入包销协议

9

种转化加工获得航空业认证

>360k

趟商业航班已使用可持续航空燃料

资料来源：<https://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/default.aspx>



缩小差距

更清晰的需求、横跨整个价值链的显着和更创新的投资,以及先进监管机制的支持,对于激励可持续航空燃料的扩大生产和使用,从而显着减排,可说是至关重要。

可持续发展相关融资和转型融资

航空业历来被视为“难以减排”的行业。然而,随着与可持续发展相关的转型融资的发展,如今贷款人和出租人将能在支持行业实现净零的同时,亦可履行自己的ESG承诺。

与针对“绿色”借款人的传统“绿色”融资及针对特定“绿色”用途的围栏贷款相比,转型融资正视了以下现实:某些在短期内不被视为“绿色”的进展,有时候是通往净零的必经之道。可持续发展相关转型融资会使用为行业量身定制的过渡指标,衡量借款人宏观的可持续发展绩效及短期改进目标,并允许将贷款款项用于更广泛的目的。

过去数月多宗具有前瞻性的交易证明了可持续融资在航空金融领域的势头正在持续增强,包括首次向航空公司提供的可持续发展相关的贷款和租赁以及首个可持续航空基金。⁸

在整个航空业,可持续发展相关转型融资有很大的发展空间,而要赢得贷款人和投资者支持的关键则是清晰明确且进取的目标设定以及具高透明度的可持续发展资质证明。⁹

可持续航空燃料和企业计划

除航空业的利益相关者(大量公司作出了净零承诺)外,各行各业的公司也可以着眼于减少其作为航空运输用户的碳足迹。

由世界经济论坛的“明日的清洁天空联盟”与RMI及普华永道荷兰共同合作开发的“可持续航空燃料证书”(Sustainable Aviation Fuel Certificate (SAFc))框架,为有着大量航旅和货运碳足迹的公司提供了抵消排放,并促进可持续航空燃料需求的有效机制。根据该机制(以可再生电力市场中使用的虚拟会计系统为模型),制造合格的可持续航空燃料的生产商将根据燃料量或整个生命周期的减排量,获得特定数量的可持续航空燃料证书。一旦可持续航空燃料得到认证,可持续航空燃料和可持续航空燃料证书将可以被分别进行交易和跟踪。这使得可持续航空燃料购买者或用户自身可以申报使用可持续航空燃料带来的直接减排,而可持续航空燃料证书的购买者(可能是有商旅需求的公司)可以单独申报相关的间接减排。^{10 11}

普华永道中国参与亚洲首个主要的“企业可持续航空燃料计划”

普华永道承诺在2030年前实现温室气体净零排放。

除了为商务旅行选择更环保的替代方案和投资高质量的碳减排项目外，近日，普华永道中国作为领跑者，宣布加入国泰航空的“企业可持续航空燃料计划”，承诺将购买获得国际可持续标准认证的可持续航空燃料。可持续航空燃料将用于为航班提供能源，航空公司将颁发经认证的减排证书和可持续性证明，由使用可持续航空燃料带来的减排将被纳入普华永道中国的排放报告中。

这是亚洲首个主要的“企业可持续航空燃料计划”。作为参与者之一，普华永道中国将通过支持使用可持续航空燃料飞行的航班来减少由商旅出行或航空货运产生的碳足迹，助力可持续航空燃料在本地区的推广。

该计划的推出标志着可持续航空燃料在香港国际机场首次使用，这离不开供应链上的许多利益相关者和各个政府部门的共同努力。

（有关本项目的更多详情，参见：
https://www.cathaypacific.com/cx/en_HK/about-us/sustainability/climate-action/corporate-sustainable-aviation-fuel-programme.html）

结语

在2021年9月，60家公司在世界经济论坛的“明日的清洁天空联盟”（Clean Skies for Tomorrow Coalition）共同承诺，至2030年，10%的全球航空燃料将被替代为可持续航空燃料。¹²

中国航空运输协会的一位高级官员评论道，可持续航空燃料的发展对于加速民航脱碳至关重要。¹³欧盟委员会和英国还宣布了诸如ReFuelEU Aviation¹⁴和运输脱碳计划（Transport Decarbonisation Plan）¹⁵等提案，要求提高可持续航空燃料用于喷气燃料的比例，以加速可持续航空燃料的商业化。

这些无疑是令人鼓舞的进步。然而我们清楚，要实现净零目标，整个航空供应链都需要立即采取行动。

新技术开发的创新和适当的监管机制所支持的合适投资产品，对于迈向更蓝的天空将会是至关重要的。¹⁶

注：本文首次发表于钱伯斯《航空融资与租赁2022年全球实践指南》，程伟宾律师事务所是香港特区的特约作者。





李江陵
合伙人
程伟宾律师事务所*



宏观经济现实因素继续挑战中国制造业的可持续性，价值链转型和创新也将对中国制造商的竞争力和可持续性发挥重要作用。

不断变化的经济形势也使那些推动创新和寻求知识产权保护的人士重新关注相关的法律保障。

中国也正在继续实现长期以来大力开发国产商用航空器产品，并在复杂的制造和组装领域发挥重要作用的雄心和目标。

近期中国知识产权法律的变革，包括加大对专利和商业秘密的保护力度，在鼓励（包括在航空业内的）制造商及其投资者所期望的创新方面具有重要意义。

这些发展是从多个角度推动的，共同为航空业参与者提供更大的保护。

本文以无关特定行业的方式简述近期的法律发展，以概括介绍未来可预期出现的保护措施——希望在中国从事商业活动或与中国开展商业往来的公司可以重新考虑来自中国市场的潜在机会。

延长及调整专利权期限

第四次修订的《中华人民共和国专利法》（《专利法》修订版）自2021年6月1日起生效，经修订的条款规定了专利权期限的延长调整，鼓励创新的动力。

《专利法》修订版的第42条允许国务院专利行政部门应专利权人的请求，调整发明专利的期限，以补偿专利审查过程中的不合理延误，除非延误是由专利权人造成的。上述期限调整仅适用自发明专利申请日起满四年，且自实质审查请求之日起满三年后授予发明专利权的情况。

增加法定赔偿数额，引入惩罚性赔偿机制

《专利法》修订版增加了法定赔偿数额，并引入惩罚性赔偿机制。知识产权保护力度的增加有益于鼓励创新。

《专利法》修订版第71条增加了可判给专利权人的法定赔偿金额。法院可按照权利人因被侵权所受到的实际损失或者侵权人因侵权所获得的利益确定侵犯专利权的赔偿数额。当权利人的损失或者侵权人的获利难以确定时，可参照该专利许可使用费的倍数合理判处损害赔偿金。当权利人的损失、侵权人的获利和专利许可使用费均难以确定时，人民法院可以判处给予法定赔偿；法定赔偿的最低额从人民币一万元增加到三万元，最高额从人民币100万元增加到500万元。

《专利法》修订版第71条还引入了为制止侵权行为的惩罚性赔偿。对故意侵犯专利权，情节严重的，可以在按照权利人因被侵权所受到的实际损失、侵权人因侵权所获得的利益或合理专利许可使用费的倍数确定数额的一倍以上五倍以下确定赔偿数额。《专利法》引入惩罚性赔偿这一点与《中华人民共和国民法典》（自2021年1月1日起生效）中允许对故意侵害他人知识产权且情节严重的权利人实施相应的惩罚性赔偿的规定相符。事实上，中国政府近年来一直在广泛考虑知识产权案件相关的惩罚性赔偿，并已在一些中国法律和指南中增加了相关的规定，其中包括2013和2019年《中华人民共和国商标法》第三次修正和第四次修正、北京市高级人民法院于2020年4月21日发布的《关于侵害知识产权及不正当竞争案件确定损害赔偿的指导意见及法定赔偿的裁判标准》，以及自2021年6月1日生效的《中华人民共和国著作权法》修订版。

自2019年4月起生效的《中国反不正当竞争法》修正版规定了侵害商业秘密的惩罚性赔偿。在广州天赐高新材料股份有限公司诉安徽纽曼精细化工有限公司一案中，知识产权法庭判处惩罚性赔偿，最终的赔偿金额为实际损失的五倍。在此案中，广州天赐以侵害商业秘密为由向安徽纽曼提出诉讼。一审法院按安徽纽曼因侵权所获得的利益计算认为实际损失为人民币1200万元（约190万美元），判处惩罚性赔偿，使得判处赔偿总额为人民币3000万元，约为实际损失的2.5倍。

但知识产权法庭持不同意见。法庭裁定实际损失应根据涉案商业秘密的贡献率计算，而一审法院没有考虑非商业秘密对整个生产工艺的贡献。知识产权法庭认为商业秘密的贡献率应为整个生产工艺的50%，因此实际损失应为人民币600万元。

但知识产权法庭判处了惩罚性赔偿，导致最终判决赔偿仍为人民币3000万元，这也成为了中国金额最高的惩罚性赔偿判决。知识产权法庭在确定惩罚性赔偿时考虑了以下几个因素：(1) 安徽纽曼自成立以来一直使用其窃取的商业秘密生产产品；(2) 安徽纽曼从未生产过任何其他产品，且在其法定代表人在相关案件中被追究刑事责任后也从未停止生产专利侵权产品；(3) 安徽纽曼对专利侵权产品的销售范围多至二十余个国家和地区；及(4) 安徽纽曼拒不提供计算损失相关的会计账册和原始凭证。





明确商业秘密的定义

商业秘密对于航空领域及其他依赖技术的公司极为重要。从法律、庭审案件和行政判决方面可以很明显看出中国近期已加强了对商业秘密的保护力度。

新版商业秘密法规（《最高人民法院关于审理侵犯商业秘密民事案件适用法律若干问题的规定》，下称《商业秘密规定》）明确了什么为受保护的商业秘密，尤其列明了部分技术信息和经营信息，并攻破了一个长期以来阻挠在中国保护商业秘密的路障。

在中国，超过66.7%的商业秘密案件败诉的原因是法院认定主张为商业秘密的技术或经营信息实际上不属于受保护范围。新版《商业秘密规定》针对这一问题做出了解释。

《商业秘密规定》的第一条和第二条指明：经营信息包括“与经营活动有关的创意、管理、销售、财务、计划、样本、招投标材料、客户信息、数据等信息”。

《商业秘密规定》特别关注了一个常见的争议点，即“客户信息”，说明其定义包括“客户的名称、地址、联系方式以及交易习惯、商业计划、商业细节等其他信息”。

但当事人不得仅以“与特定客户保持长期稳定交易关系为由”主张该特定客户属于商业秘密。另外，客户基于对作为被诉侵权人的员工个人的信赖而与该员工所在单位进行交易，该员工离职后，能够证明客户自愿选择与该员工或者该员工所在的新单位进行交易的，应当认定该员工没有采用不正当手段获取权利人的商业秘密。

这些对商业秘密的加大保护力度均有益于在中国鼓励创新。

明确商业秘密保护所需的保密措施的定义

新版《商业秘密规定》明确了取得商业秘密保护所需的保密措施，从而加强了商业秘密保护的力度。

新版《商业秘密规定》列明了该等保密措施的举例：

- 签订保密协议；
- 通过公司章程、培训、规章制度、书面告知等方式，对能够接触、获取商业秘密的员工、前员工、供应商、客户、来访者等提出保密要求；
- 对涉及商业秘密的厂房、车间和其他生产或流通场所限制来访者；
- 对商业秘密及其实施方式采取特殊处理或隔离，如（1）将其识别为商业秘密，（2）使用加密保护商业秘密，（3）锁定商业秘密，或（4）限制能够访问或获取商业秘密或其实施方式的个人；
- 对能够接触、获取商业秘密的计算机设备、电子设备、网络设备、存储设备、软件等，采取禁止或者限制使用、访问、存储、复制等措施；及
- 要求离职员工登记、返还或清除其已接触或者获取的商业秘密及其载体，继续承担保密义务。

上述问题长期以来一直缺乏明确的解释，对在中国保护商业秘密带来长期困扰。而新监管改革加强对商业秘密的保护，有利于鼓励创新。



确认临时禁令的权利

新版《商业秘密规定》重申了商业秘密所有人有权取得临时禁令救济。尽管之前法律在技术上已规定了临时禁令，但现实中商业秘密侵权案件中很少会授予该等禁令救济。权利人可在提起诉讼前或诉讼过程中申请禁令。

另外，紧急情况下，人民法院应当在四十八小时内作出裁定。新版《商业秘密规定》重申临时禁令救济有益于鼓励在中国所有行业的创新。

在中国境外形成的证据多数无需经公证认证即可采信

新版知识产权证据规定（《最高人民法院关于知识产权民事诉讼证据的若干规定》，简称《知识产权证据规定》）删除了在中华人民共和国领域外形成的所有证据均需办理公证认证的要求。由于保护商业秘密行动常常具有相当的紧迫性，以往繁琐的流程可能导致的延误会产生严重的后果。

在新规定下，只有极小范围内有关身份的证据需要办理公证认证（例如委托书或中国境外的政府机关或法院出具的官方文件）。新规定还进一步允许，对于在中国境外形成的证据，若证人确认证据的真实性，且明确表示愿意接受伪证处罚的，该等中国境外形成的证据均可采信。

侵犯商业秘密罪入刑门槛降低

新版刑事法规（《关于修改侵犯商业秘密刑事案件立案追诉标准的决定》）降低了商业秘密犯罪的起诉门槛，从而为创新提供了强而有力的保护。在过去，商业秘密权利人需要证明侵犯商业秘密的违法所得超过七万美元，而鉴于中国缺乏普通法上的证据开示制度，该举证难度较大。

根据此项新法规，商业秘密权利人如能证明以下其中一项事实，即可提出刑事诉讼：（1）侵犯商业秘密违法所得数额超过4.2万美元；或（2）因侵犯商业秘密行为直接导致商业秘密权利人面临破产清算。在中国，刑事诉讼是打击侵犯商业秘密的有力工具，因此出台这一新法规对于保护创新同样重要。

嘉兴中华化工公司与上海欣晨公司诉王龙集团有限公司一案，是一起商业秘密侵权案，该案显示了相关刑事案件的重要性。最高人民法院知识产权庭在该案中判决原告赔偿2490万美元，是中国法院在商业秘密侵权案中判决的最高赔偿金额。

该案中，中华化工公司开发了一种广受赞誉的新型香兰素生产工艺，并且将设备和制造工艺等相关技术作为商业秘密加以保护。

2010年，中华化工的前员工傅祥根（也是该案的个人被告）向王龙集团泄露中华化工香兰素制造工艺，王龙集团为此向其支付了一笔钱。傅祥根后被王龙集团的一家关联企业雇用，在香兰素车间工作。2011年6月，王龙集团开始生产香兰素。在极短的时间内，王龙集团通过以相对较低价格出售香兰素，成为全球第三大香兰素生产商，而中华化工的全球香兰素市场份额从60%跌至50%。

该案的一项主要特点，同时也是中华化工胜诉的关键，是大部分的证据均来自相应的一项刑事案件。如果没有这些信息，中华化工在该案中的取证可能会面临极大困难。

这宗侵犯商业秘密的刑事案件是由嘉兴公安局启动的，其强有力的调查为侵犯商业秘密的民事案件提供了至关重要的证据。

举证责任倒置

中国颁布的新法规合理分配了原告与被告之间的举证责任，使受侵害公司有一个更加公平的竞争环境。

一般而言，在中国，诉讼各方对己方的主张承担举证责任，任何一方均无法从其对方当事人获得证据开示，但在某些特殊情况下，法院可以协助一方当事人取证。

由于中国没有普通法上的证据开示制度，并且对私人取证制定了严格的规则，以往的举证责任对在中国提起专利和商业秘密案件的原告构成了极大挑战，难以应对。

但根据《专利法》修订版第七十一条，举证责任有可能转由被诉侵权人承担。根据《专利法》修改版，在专利侵权诉讼中，中国法院可以要求被诉侵权人提供财务账簿和资料，证明其因侵权所获得的利益。如果被诉侵权人拒不提供，法院可以根据已经获得的证据和专利权人的主张判定损害赔偿。这一新规定有助减轻专利权人由于中国缺乏证据开示程序而加重的举证负担，并可能增加专利权人获得的赔偿数额。

根据《中国反不正当竞争法》修订版，一旦原告对接触和实质相似性作出初步举证，举证责任就转由被告承担，由被告证明其不存在侵害商业秘密的行为。

《知识产权证据规定》还规定，负有举证责任的一方当事人可以请求法院责令持有证据的一方当事人提供证据。如果法院认为请求的理由合理，则必须作出相应的裁定。

此外，如果一方当事人无正当理由拒不提交证据、提交虚假证据、销毁证据或存在其他致使证据无法使用的行为，法院应当作出不利于该当事人裁定。

中国法院已积极推动转移举证责任，仟游诉徐昊和肖鑫案就是一个例子。在该案中，珠海仟游科技有限公司开发并运营网络游戏软件。几名被告是仟游的前员工，从仟游离职后，成立了自己的公司，经营一款与仟游游戏非常相似的网络游戏。

该案所涉及的商业秘密为游戏源代码。仟游提交了初步证据，证明被告很可能盗用了源代码。由于被告对其游戏源代码和目标代码享有所有权和控制权，仟游无法接触到源代码以证明侵权。根据新法，法院将仟游的举证责任转移到了被告身上，要求被告提其交源代码。被告拒绝提交，且未提供任何正当理由，法院遂判仟游胜诉，认定被告侵犯了仟游的商业秘密。

结论

在中国开展业务或者与中国企业开展业务的跨国企业，在中国境内保护知识产权时仍面临一些挑战，包括缺乏普通法证据开示程序以及严格的私人取证规定。

然而，当前的法律改革已为企业提供一个更加公平的竞争场所，并且为真正创新提供了更为稳定的法律环境。



上诉法院在“富国案”中的最终判决



Tejaswi Nimmagadda

合伙人
程伟宾律师事务所*



Nai Kwok

注册外国律师
程伟宾律师事务所*



前言

在2021年1月的《航空内望》中，我们分享了澳大利亚联邦法院上诉法院在“富国案”（*Wells Fargo Trust Company, National Association (owner trustee) v VB Leaseco Pty Ltd (administrators appointed)*）中的判决。该判决的重要之处在于，它是首批讨论《开普敦公约》下“方案A”（Alternative A）规定的判决之一（且是首个聚焦“交付占有”的特定含义的判决）。

上述判决得到了澳大利亚高等法院（“高等法院”）的支持。高等法院的判决具有重要的里程碑意义，因其乃由澳大利亚最终的上诉法院作出，对于澳大利亚所有的联邦和州法院均具有约束力。该判决是最终上诉法院探讨此备受整个航空业（而不仅仅是澳大利亚）普遍关注的重要议题的首批判决之一。因此，高等法院的这个判决将可能会对其他司法管辖区产生说服力，其论理也可能会为其他司法管辖区所考虑。¹⁷

背景

如此前的《航空内望》所述，本案涉及富国银行（为威利斯租赁公司（Willis Leasing）担任所有权人的受托人）在维珍航空进入破产管理程序后，寻求取回此前根据发动机租赁协议出租给VB Leaseco的飞机发动机。

由于维珍集团是破产程序的主体，案件涉及《开普敦公约》及其航空器议定书第十一条和“方案A”。¹⁸

《开普敦公约》的该条款为债权人提供了特定的破产救济，规定在进入破产程序后，公司或其破产管理人须在规定的等待期内将航空器标的物向债权人“交付占有”；否则，则应消除破产违约以外所有的违约情况。在本案中，法院考虑的问题是，根据《开普敦公约》第十一条，公司或其破产管理人是否有义务采取积极行动，以便将航空器标的物向债权人实际交付（包括履行其在违约时在相关协议下的合同义务）。

如此前的《航空内望》所提到的，富国银行主张管理人“交付占有”的义务意味着管理人有积极义务将航空器标的物向债权人实际交付，交付的地点应依租赁协议所约定（美国某地），租赁协议所规定的航空器文件及保养维修记录也应一并被交付。

另一方面，管理人一方认为，履行“交付占有”义务的方式可以是使得航空器标的物（在本案中为飞机发动机）能为债权人所得，以至于债权人能够取得占有。换言之，管理人无需承担为将航空器标的物向债权人实际交付而产生的费用。

虽然富国银行在一审中获得胜诉，但上诉法院推翻了该裁决。上诉法院认为，“方案A”下“交付占有”的要求为给予出租人对航空器标的物取回占有的机会。换言之，实际交付并不是必须的。



澳洲联邦高等法院的判决

高等法院简洁明了的判决支持了这个看法——，该判决非常值得一读。在判决中，高等法院考虑了《开普敦公约》下有关破产救济的结构框架，认为债权人仅仅有权要求管理人放弃对标的物的占有，而无权要求管理人将标的物交付予债权人。

若《开普敦公约》与澳大利亚的立法规定有不一致之处，应以前者为准，这一点无需争辩。但这并不意味着澳大利亚现行的破产法律将被完全取代；特别是《开普敦公约》明确规定，与破产相关的程序性规定不会被取代。

高等法院裁定，在债权人依据《开普敦公约》其他条文（除有关破产的第十一条外）寻求救济的语境下，澳大利亚有关破产的程序性规定包含了如下限制，即在未获管理人同意或法院许可的情况下对第三方执行和行使权利的限制。¹⁹因此，出租人行使在《开普敦公约》的救济权利时（包括寻求违约救济）应受制于本地法律的搁置规定（第440B条）。

然而，由于第十一条特别适用于破产情况，管理人有义务在“方案A”规定的等待期内（澳大利亚为60天）将航空器标的物向债权人“交付占有”。因此，我们对判决的理解是，对规定不一致之处，第十一条应优先于第440B条。

在考虑“交付占有”的要求时，高等法院认为，只要管理人已经采取了为使出租人能“不受制于他人而取回占有权”的一切所需行为（无须延伸至遵守原租赁协议的规定），则其义务应被视为已履行。高等法院整体考虑了“占有”一词在《开普敦公约》中的含义，认为其含义比实际交付更广泛。因此，高等法院认为，管理人仅需要提供“不受制于他人而能实际控制”的占有权。

因此，管理人无需按照租赁协议的规定将发动机交还出租人。但是，管理人确有积极义务采取一切必须行为以给予出租人取回占有的机会，及在完成此义务之前依据《开普敦公约》的规定妥善保存航空器标的物。

高等法院解释到，此种解读不但与澳大利亚现行法律相一致，并且考虑到了《开普敦公约》的其他条文为债权人提供的进一步救济途径，包括：

- 促使迅速注销航空器标的物的登记并将其实际转移至另一个司法管辖区；及
- 要求当地航空主管部门配合将航空器标的物从其航空登记中注销登记，并将该标的物出口至另一个司法管辖区。

只有解读为管理人仅被要求放弃占有、而无须促使出口和实际转移航空器，上述救济途径的存在才说得通。一旦债权人行使其在“方案A”下的权利取回占有，债权人自己可以进一步寻求其在《开普敦公约》下可获得的救济，包括自费安排注销登记、转移相关标的物（及要求航空登记处迅速配合）。

尽管高等法院没有直接指明（高等法院的论理局限于《开普敦公约》的语义和框架、澳大利亚落地的立法和由Roy Goode教授撰写的对《开普敦公约》的官方注释），但是，若富国银行胜诉，无抵押债权人的处境（以及处于破产管理程序中的公司复原的机会）可能会大幅恶化。这是因为公司的破产资产中的大额现金和其他财产可能会被耗尽用来满足租赁协议中归还交付的条件，而损害其他债权人的利益。这会使得有抵押债权人就归还交付的费用而言“插队”——这笔费用原应与其他无抵押索赔排在平等的位置。

高等法院的判决保存了《开普敦公约》前的一贯立场，即一旦债权人对某航空器标的物恢复占有，其进一步行使权利及寻求救济的有关费用可与对债权人的任何其他索赔相加（例如，损失的利润、其他为执行或恢复占有所支出的费用和开支），但这些无抵押索赔将与其他的无抵押债权人排在平等的位置。

如上所述，高等法院的决定是限于当前具体问题的狭义决定。鉴于高等法院在任何不一致的情况下优先引用《开普敦公约》的方向，未来可能会出现其他需要分析研究这些不一致之处的议题。如本案所示，答案可能并不总是直截了当，并可能需要对当地司法管辖区的相关法律及其与《开普敦公约》的相互作用进行研究和分析。

¹ 有评论员预计，若航空公司要实现2050年净零目标，65%的减排须来自于用可持续航空燃料代替传统燃料。
<https://www.reuters.com/business/sustainable-business/airlines-see-clearance-liftoff-sustainable-aviation-fuels-2022-04-18/>

² <https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-what-is-saf.pdf> https://www.icao.int/environmental-protection/pages/SAF_LifeCycle.aspx

³ https://aviationbenefits.org/media/166152/beginners-guide-to-saf_web.pdf

⁴ 例如，森林砍伐、农业用地和水资源利用的变化，及生产过程对当地环境的影响。

⁵ <https://airlines.iata.org/analysis/solar-fuel-aids-sustainability-ambitions>

⁶ <https://www.weforum.org/reports/clean-skies-for-tomorrow-sustainable-aviation-fuels-as-a-pathway-to-net-zero-aviation>

⁷ 世界经济论坛 2020 年 11 月的《明日的清洁天空》报告得出结论：现时有足够的可持续的原料用于满足 2030 年全球航空预估飞机燃料的需求，但必须降低可持续航空燃料的生产成本以满足必要的生产水平。参见 <https://www.weforum.org/reports/clean-skies-for-tomorrow-sustainable-aviation-fuels-as-a-pathway-to-net-zero-aviation>

⁸ <https://www.ishkaglobal.com/News/Article/6628/Aviation-sustainable-finance-firsts-A-fund-a-secured-loan-and-an-operating-lea>

⁹ <https://sg.news.yahoo.com/sustainable-finance-why-transition-bonds-053550281.html>

¹⁰ <https://www.weforum.org/reports/powering-sustainable-aviation-through-consumer-demand-the-clean-skies-for-tomorrow-sustainable-aviation-fuel-certificate-safc-framework>

¹¹ <https://www.greenairnews.com/?p=1266> <https://airlines.iata.org/analysis/solar-fuel-aids-sustainability-ambitions>

¹² <https://www.weforum.org/press/2021/09/clean-skies-for-tomorrow-leaders-commit-to-10-sustainable-aviation-fuel-by-2030/>

¹³ http://www.caacnews.com.cn/2022zhuanli/2022lh/2022jzplh/2022lhjz3/202203/t20220306_1340615.html

¹⁴ <https://epthinktank.eu/2022/02/02/refueeu-aviation-initiative-sustainable-aviation-fuels-and-the-fit-for-55-package-eu-legislation-in-progress/>

¹⁵ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1060601/sustainable-aviation-fuels-mandate-consultation-summary-of-responses.pdf

¹⁶ 其他参考资料: <https://www.honeywell.com/us/en/news/2021/12/what-is-sustainable-aviation-fuel>;
<https://blog.geaviation.com/sustainability/four-things-to-know-about-sustainable-aviation-fuel-saf/>; <https://www.nortonrosefulbright.com/en-hk/knowledge/publications/f81d3390/new-regulatory-initiatives-supporting-sustainable-aviation-fuel>

¹⁷ 有趣的是，上诉法院对“富国案”所作的判决已在某些破产案件中被引用，包括挪威航空实施法院批准的重组计划一案，以及亚洲航空债务偿还计划的聆讯（在大法官Justice Ong席前作出）。在这两个案件中，有关法院均引用了“富国案”，认可了该案对《开普敦公约》及本地破产管理体系的相互关系的看法以及对《开普敦公约》条文的解释方法，尽管这两个案件各自所需解决的具体法律问题并不相同。

¹⁸ 本案明显已涉及澳大利亚法律下的破产程序，因此双方当事人已达成共识：《开普敦公约》规定的破产事件已经发生。故此，本案无需讨论何为《开普敦公约》规定的“破产程序”。

¹⁹ 《公司法案（联邦）》第440B条（“第440B条”）规定，在未获管理人同意或法院许可的情况下，恢复占有（repossession）须被搁置。



联系我们

管理咨询



刘浩然
航空业务服务首席顾问
普华永道香港
+852 2289 5670
johnny.lau@hk.pwc.com



蒋亮
综合公司和监管服务合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 8873
liang.l.jiang@cn.pwc.com



王景
综合公司和监管服务合伙人
普华永道中国
+86 (10) 8553 1566
jing.jm.wang@cn.pwc.com



陆远
航空业务服务部总监
普华永道中国
+86 (10) 6533 3116
martin.y.lu@cn.pwc.com



王珊珊
航空业务服务部高级经理
普华永道中国
+86 (10) 8553 6355
shanshan.ss.wang@cn.pwc.com



黄巧玲
航空业务服务部高级经理
普华永道香港
+852 2289 3594
karen.hl.wong@hk.pwc.com



崔瑞
航空业务服务部高级经理
普华永道中国
+86 (21) 2323 1290
victor.cui@cn.pwc.com



王丰
航空业务服务部高级顾问
普华永道中国
+86 (21) 2323 2959
james.f.wang@cn.pwc.com

税务



庄子男
中国税务市场主管合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 2580
spencer.chong@cn.pwc.com



梁嘉辉
资产融资和租赁税务部合伙人
普华永道香港
+852 2289 3599
clarence.kf.leung@hk.pwc.com



于勃
税务合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 3206
bo.yu@cn.pwc.com



傅瑾
航空事业服务主管合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 2907
stella.fu@cn.pwc.com



高彦
税务合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 3077
yan.y.gao@cn.pwc.com



Yew Kuan Kuok
金融服务部税务高级经理
普华永道香港
+852 2289 8204
yew.k.kuok@hk.pwc.com



赵祺
航空融资及租赁高级经理
普华永道香港
+852 2289 3009
wayne.q.zhao@hk.pwc.com

法律



Tejaswi Nimmagadda
合伙人
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4908
tejaswi.nimmagadda@
tiangandpartners.com



Michelle Taylor
合伙人
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4994
michelle.a.taylor@
tiangandpartners.com



Nai Kwok
注册外国律师
程伟宾律师事务所*
+852 2289 4939
nai.kwok@
tiangandpartners.com



李江陵
合伙人
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4938
chiang.ling.li@
tiangandpartners.com



朱煦欣
律师
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4914
charissa.hy.chu@
tiangandpartners.com



曾家玮
顾问律师
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4902
kevin.kw.tsang@
tiangandpartners.com

ESG可持续发展



蔡晓颖
ESG可持续发展主管合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 3698
amy.cai@cn.pwc.com



倪清
ESG可持续发展市场主管合伙人
气候变化与可持续发展主管
合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 2599
qing.ni@cn.pwc.com



颜贵欣
合伙人
普华永道香港
+852 2289 2749
cindy.ky.ngan@hk.pwc.com



张立君
合伙人
普华永道香港
+852 2289 1709
cyrus.lk.cheung@hk.pwc.com

审计



金以文
会计专业咨询服务合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 3267
yvonne.kam@cn.pwc.com



周世强
中国华南区审计主管合伙人
普华永道中国
+86 (755) 8261 8988
charles.s.chow@cn.pwc.com



杨永恒
合伙人
普华永道香港
+852 2289 8062
arthur.wh.yeung@hk.pwc.com

责任编辑:

Tejaswi Nimmagadda
合伙人
程伟宾律师事务所*

*程伟宾律师事务所为一所独立的香港律师事务所。
本简讯由英文原稿翻译, 如有任何疑问, 请以原稿为准。
英文原稿请扫描二维码阅读原文。



本文仅作一般信息参考，不应作为构成专业顾问的咨询。

© 2022 年普华永道版权所有。保留所有权利。普华永道是指普华永道网络及/或其某个或多个成员企业，其中每个企业均为独立法定单位实体。更多信息，敬请访问 www.pwc.com/structure。