



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

- Пункт 34 повестки дня. Доклад о ходе работы по модернизации Римской конвенции 1952 года
- Пункт 37 повестки дня. Программа работы Организации в юридической области

#### **"УДЕРЖАНИЕ", "АРЕСТ" И "ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ" В СЛУЧАЕ ПРИЧИНЕНИЯ УЩЕРБА ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ И В ДРУГИХ СЛУЧАЯХ АВИАЦИОННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

(Представлено Республикой Колумбия)

#### **АННОТАЦИЯ**

В настоящем рабочем документе говорится о целесообразности анализа вопроса о пересмотре положений, касающихся "удержания", "ареста" и других "предупредительных мер", в ходе проводимой Юридическим комитетом ИКАО работы, связанной с модернизацией *Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности*, и других международных конвенций об ответственности, возникающей в результате авиационной деятельности.

Действия Ассамблеи указаны в п. 3.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 32-й сессии Юридического комитета ИКАО<sup>1</sup> основным вопросом повестки дня был вопрос о модернизации *Конвенции об ущербе, причиненном воздушными судами третьим лицам на поверхности*, подписанной в Риме 7 октября 1952 года<sup>2</sup>.

\* Текст на испанском языке представлен Республикой Колумбия.

<sup>1</sup> 32-я сессия Юридического комитета ИКАО состоялась в Монреале с 15 по 21 марта 2004 года.

<sup>2</sup> Дос 7364 ИКАО.

1.2 На этом совещании делегация Колумбии полностью поддержала проводимую Организацией работу<sup>3</sup> и, в частности, доклад докладчика<sup>4</sup>, в котором говорится, что в нынешних условиях модернизация Конвенции имеет жизненно важное значение ввиду необходимости адаптации международных документов, касающихся ущерба третьим сторонам на поверхности, к современным условиям и согласования этих документов с соответствующими нормами международного права.

1.3 Признавая важность работы по унификации международного воздушного права и, в частности, по разрешению коллизий правовых норм, проделанной СИТЕЈА<sup>5</sup> и Юридическим комитетом ИКАО, эксперты из Колумбии затронули вопрос о целесообразности рассмотрения возможности включения положений, способствующих принятию и соблюдению предупредительных мер или обеспечительных мер другого типа, направленных на обеспечение эффективности судебных решений, касающихся ущерба, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам.

## 2. НЕКОТОРЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОБЫТИЯ

2.1 Данное предложение обусловлено той важностью, которую различные юрисдикции, правовые традиции, а также международные документы уделяют этому вопросу. Такие юрисдикции, как юрисдикции Соединенных Штатов Америки, признают, в частности, концепции "удержания" и "ареста", а при некоторых чрезвычайных обстоятельствах признают также возможность наложения ареста до вынесения судебного решения<sup>6</sup>. Аналогичным образом Соединенное Королевство и другие страны, относящиеся к правовой традиции "общего права" разработали такие концепции, как "удержание", "судебный приказ в отношении самой вещи" и "судебный запрет Марева"<sup>7</sup>. В целом правовые системы, относящиеся к гражданской традиции, содержат нормы, касающиеся предупредительного удержания имущества с целью недопущения растрачивания должником своих активов, с тем чтобы стать неплатежеспособным<sup>8</sup>.

2.2 Имеются также прецеденты в международных документах, касающихся данной проблемы. В качестве прецедентов мы можем назвать применительно к Европейскому союзу

---

<sup>3</sup> В этой связи см. представленный Колумбией документ LC/32-WP/3-7.

<sup>4</sup> См. LC/32-WP/3-3, Доклад докладчика по вопросу о модернизации Римской конвенции, представленный М. Дженисоном, Соединенные Штаты Америки.

<sup>5</sup> Международный технический комитет экспертов по воздушному праву.

<sup>6</sup> К решениям по этому вопросу относятся, в частности, решения по делам: *Ownbey v. Morgan* 256 U.S. 94 (1921); *Sniadach v. Family Finance Corp.* 395 U.S. 337 (1969); *Fuentes v. Shevin* 407 U.S. 67 (1972); *Mitchell v. W.T. Grant Co.* 416 U.S. 600 (1974); *Calero-Toledo v. Pearson Yacht Leasing* 416 U.S. 600 (1974); *Shaffer v. Heitner* 433 U.S. 186 (1977).

<sup>7</sup> Для ознакомления с развитием сравнительного правоведения по аспектам, касающимся этих и других предупредительных мер, см. работу Уильяма Тетли "Морские ипотеки и требования", второе издание (Монреаль: BLAIS, 1998), 933 страницы.

<sup>8</sup> См., например, Закон 91-650 от 9 июля 1991 года и Декрет 92-755 от 31 июля 1992 года, которые реформировали французское законодательство в отношении правоприменительных действий и которые регулируют "предупредительное наложение ареста" ("saisie conservatoire"). См. также гражданско-процессуальные кодексы большинства стран Латинской Америки, которые содержат такие концепции, как наложение ареста и предупредительное изъятие имущества.

Брюссельскую конвенцию 1968 года<sup>9</sup> и Конвенцию Лугано 1988 года<sup>10</sup>, а применительно к Северной Америке и Южной Америке – Межамериканскую конвенцию по предупредительным мерам, подписанную в Монтевидео 8 мая 1979 года<sup>11</sup>, которая, однако, имеет ограниченную сферу применения. В морском праве Конвенция, касающаяся ареста, 1952 года<sup>12</sup> и Международная конвенция об аресте судов 1999 года<sup>13</sup> (еще не вступила в силу) включают некоторые положения, которые унифицируют и детально регулируют применение таких типов предупредительных мер в отношении морских судов.

2.3 Делегация Колумбии считает своевременным подчеркнуть тот факт, что поднятый вопрос не является чуждым для работы Организации. Действительно, Конвенция о предупредительном аресте воздушных судов 1933 года<sup>14</sup> определяет некоторые вопросы, касающиеся предупредительного наложения ареста на воздушные суда, однако уровень ее принятия невысок<sup>15</sup>. Несколько лет назад ИКАО и ее Юридический комитет вместе с УНИДРУА коснулись вопроса международного признания прав и гарантий в отношении подвижного оборудования<sup>16</sup>, приняв, в частности, Протокол по авиационному оборудованию<sup>17</sup>, который регулирует вопросы признания, регистрации и применения некоторых прав и гарантий. Желательно, чтобы эта важная работа по унификации продолжалась с учетом аспектов, касающихся предупредительного наложения ареста в обеспечение исполнения судебных решений, в целях модернизации существующих положений и согласования их с другими международными конвенциями.

---

<sup>9</sup> См. Брюссельскую конвенцию о юрисдикции и исполнении судебных решений по гражданским и торговым делам 1968 года на сайте: [http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41968A0927\(01\)&model=guichett](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41968A0927(01)&model=guichett).

<sup>10</sup> См. Конвенцию о юрисдикции и исполнении судебных решений по гражданским и торговым делам, Лугано, 16 сентября 1988 года на: [http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41988A0592&model=guichett](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41988A0592&model=guichett).

<sup>11</sup> См. текст на: <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-42.html>.

<sup>12</sup> Международная конвенция, касающаяся ареста морских судов, принятая в Брюсселе 10 мая 1952 года и вступившая в силу 24 февраля 1956 года.

<sup>13</sup> См. текст заключительного акта и Конвенции на: <http://www.unctad.org/sp/docs/imo99d6.sp.pdf>.

<sup>14</sup> Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся предупредительного ареста воздушных судов, подписанная в Риме в мае 1933 года, см.: <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/ArrestofAircraft.html#1>.

<sup>15</sup> Ратифицировавшие ее государства: Бельгия, Бразилия, Венгрия, Гватемала, Германия, Дания (исключая Гренландию), Италия, Королевство Нидерландов (исключая его колонии), Норвегия, Польша и Швейцария. Присоединившиеся к ней государства: Алжир, Гаити, Заир, Мавритания, Мали, Нигерия, Сенегал, Финляндия и Швеция.

<sup>16</sup> См. Дос 9793, Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, совершенная в Кейптауне 16 ноября 2001 года, на: <http://www.unidroit.org/spanish/conventions/mobile-equipment/mobile-equipment.pdf>.

<sup>17</sup> См. Дос 9794, Протокол по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования на: <http://www.unidroit.org/spanish/conventions/mobile-equipment/aircraftprotocol.pdf>.

2.4 Хотя статьи 17<sup>18</sup>, 18<sup>19</sup>, 19<sup>20</sup> и 20<sup>21</sup> проекта конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам, касаются процедурных аспектов признания и исполнения судебных решений, делегация Колумбии считает, что Юридическому комитету Организации целесообразно продолжить изучение вопроса унификации некоторых аспектов, касающихся "удержания", "ареста", "предупредительных мер" и мер другого типа в целях обеспечения соблюдения судебных решений в случае причинения ущерба третьим сторонам и в других случаях авиационной ответственности.

2.5 Эта работа может быть осуществлена за счет расширения мандата Юридического комитета путем включения задачи модернизации Конвенции о предупредительном аресте воздушных судов 1933 года или независимой задачи по обсуждению или подготовке протокола с целью унификации и модернизации вопросов, касающихся предупредительных мер по обеспечению исполнения судебных решений, относящихся к авиационной ответственности.

### 3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается принять к сведению аспекты, изложенные в настоящем рабочем документе, и высказать свою точку зрения в отношении целесообразности предложения, изложенного в п. 2.5.

— КОНЕЦ —

---

<sup>18</sup> См. текст проекта в добавлении к LC/32-WP/3-1, статья 17 "Примат судебного разбирательства в государстве происхождения".

<sup>19</sup> Там же, статья 18 "Исполнение судебных решений при применении пределов ответственности".

<sup>20</sup> Там же, статья 19 "Признание и обеспечение исполнения судебных решений".

<sup>21</sup> Там же, статья 20 "Исполнение судебного решения".