



国际民用航空组织

A35-WP/238*
LE/19
28/9/04

大会第35届会议

法律委员会

议程项目34: 1952年《罗马公约》现代化的进展报告

议程项目37: 本组织在法律领域的工作计划

发生第三方损害赔偿和其他航空赔偿责任时的 留置、扣押和其他保全措施

(由哥伦比亚共和国提交)

摘要

本工作文件讨论在国际民航组织法律委员会就《外国航空器对地面（水面）第三方造成损害的公约》及其他关于航空活动所产生的赔偿责任的国际公约的现代化所进行的工作中，是否应该考虑修改有关“留置”、“扣押”和其他“保全措施”的规定的规定的问题。

大会的行动在第3段。

1. 引言

1.1 国际民航组织法律委员会第32届会议¹讨论的主要议题，是1952年10月7日在罗马签署的²《外国航空器对地面（水面）第三方造成损害的公约》的现代化问题。

* 西班牙文版本由哥伦比亚共和国提供。

¹ 国际民航组织法律委员会第32届会议于2004年3月15日至21日在蒙特利尔举行。

² 国际民航组织Doc 7364号文件。

1.2 在那次会议上，哥伦比亚代表团表示完全支持本组织所进行的工作³，尤其是报告员所提出的报告⁴，其中指出：在目前条件下，并考虑到关于对地面（水面）第三方损害问题的国际文书必须适应新的要求并与有关的国际法律准则保持一致，因此，《公约》的现代化是至关重要的。

1.3 由于认识到CITEJA⁵委员会和国际民航组织法律委员会在统一国际航空法、尤其是在解决法律冲突方面所做的重要工作，哥伦比亚专家论述了应否考虑增加一些有利于保全措施或其他类型的担保措施的实行和遵守的规定，以便确保关于外国航空器对第三方造成损害的判决的有效性。

2. 国际上的一些发展

2.1 本项建议源自不同法辖区、法律传统以及国际文书对这个题目的重视。如美利坚合众国这样的法辖区，承认“留置”和“扣押”等概念，而且在某些特殊情况下还承认在判决前留置的可能性⁶。同样，在联合王国和其他属于“普通法”法律传统的国家，则形成了“留置”、“押收令”和“财产禁制令”等概念⁷。总的来讲，属于民法传统的法律制度也包含了防止债务人为取得支付不能地位而挥霍其财产的保全性财产留置准则⁸。

2.2 国际文书中也存在规范这一问题的先例。这些先例中，我们可以提到欧洲联盟1968年的《布鲁塞尔公约》⁹和1988年的《卢加诺公约》¹⁰；在美洲有1979年5月8日在蒙得维的亚签署的《关于保全措施的美洲间公约》¹¹，但其适用范围较为有限。在海事法方面，1952年的扣船公约¹²和1999年《关于扣押船舶的国际公约》¹³（尚未生效）中，则载有若干统一和详细规范对远洋船舶执行这类保全措施的规定。

³ 详见哥伦比亚提交的第LC/32-WP/3-7号文件。

⁴ 见美国的Jennison先生介绍的第LC/32-WP/3-3号文件：《罗马公约》现代化问题报告员的报告。

⁵ 国际航空技术和法律专家委员会。

⁶ 涉及到这个题目的判决有：Ownbey 诉 Morgan 256 U.S. 94 (1921); Sniadach 诉家庭财务公司 395 U.S. 337 (1969); Fuentes 诉 Shevin 407 U.S. 67 (1972); Mitchell 诉 W.T. Grant Co. 416 U.S. 600 (1974); Calero-Toledo 诉 Pearson 游艇租赁公司 416 U.S. 600 (1974); Shaffer 诉 Heitner 433 U.S. 186 (1977) 等案件。

⁷ 有关这些措施和其他保全措施在比较法方面的发展的更加广泛的解释，见Tetley, William: 海事留置权和索偿请求，第2版（蒙特利尔：BLAIS, 1998），933页。

⁸ 实例见于1991年7月9日的第91-650号法律和1992年7月31日的第92-755号法令，其中修改了法国立法中关于执行行动和规范保全性留置的规定（法文为：saisie conservatoire）。另见大多数拉丁美洲国家的民事诉讼法中，也有留置和保全性财产扣押的规定。

⁹ 见1968年的《关于民事和商事判决的管辖和执行的布鲁塞尔公约》，网址：
[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)。

¹⁰ 见《关于民事和商事判决的管辖和执行的公约》，卢加诺，1988年9月16日，网址：
http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41988A0592&model=guichett。

¹¹ 文本见于：<http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-42.html>。

¹² 《关于扣押远洋船舶的国际公约》，1952年5月10日在布鲁塞尔通过，1956年2月24日生效。

¹³ 最后文件和公约的文本见于：<http://www.unctad.org/sp/docs/imo99d6.sp.pdf>。

2.3 哥伦比亚代表团认为现在应该强调的是，这里所提出来的问题对于本组织的工作而言并不陌生。事实上，1933年的《航空器保全留置公约》¹⁴ 对涉及到航空器保全留置的某些事项做了界定，但其被接受的水平很低¹⁵。近来，国际民航组织及其法律委员会与国际统一私法协会一道，处理了移动设备上的权利和利益的国际承认问题¹⁶，更通过了一项关于航空器设备的《议定书》¹⁷，对某些权利和利益的承认、登记和执行进行规范。这项重要的统一工作应该继续进行，以便将判决执行中的保全留置问题考虑进去，实现现行法规的现代化及其与其他国际公约之间的协调。

2.4 虽然外国航空器对地面（水面）第三方造成损害的公约草案的第17¹⁸、18¹⁹、19²⁰ 和 20²¹ 条提到了承认和执行判决的程序方面，但哥伦比亚代表团认为，本组织的法律委员会最好还是继续探讨如何将有关在发生第三方损害赔偿和其他航空赔偿责任时的留置、扣押、保全措施和确保判决得以遵守的其他措施的某些方面统一起来。

2.5 为了进行这项工作，可以将法律委员会的权限扩大到包括对1933年《航空器保全留置公约》的现代化任务，或者将其作为讨论和拟定航空赔偿责任判决执行保全措施议定书、以便使有关事项现代化和统一化的一项单独任务来完成。

3. 大会的行动

3.1 请大会注意本工作文件包含的内容，并就第2.5段中的建议是否可取表示意见。

—完—

¹⁴ 1933年5月在罗马签署的《统一某些关于航空器保全留置的规则公约》见于：
<http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/ArrestofAircraft.html#1>。

¹⁵ 已经批准的国家是：比利时、巴西、丹麦（不含格林兰）、德国、危地马拉、匈牙利、意大利、挪威、波兰、荷兰王国（不含其殖民地）和瑞士。参加公约的国家是：阿尔及利亚、芬兰、海地、马里、毛里塔尼亚尼日利亚塞内加尔、瑞典和扎伊尔。

¹⁶ 见Doc 9793号文件：《移动设备国际利益公约》，2001年11月16日缔结于开普敦，网址：
<http://www.unidroit.org/spanish/conventions/mobile-equipment/mobile-equipment.pdf>。

¹⁷ 见Doc 9794号文件：《移动设备国际利益公约关于航空器设备特定问题的议定书》，网址：
<http://www.unidroit.org/spanish/conventions/mobile-equipment/aircraftprotocol.pdf>。

¹⁸ 见LC/32-WP/3-1号文件附录中的草案文本第17条：发生地国的诉讼优先权。

¹⁹ 同上，第18条：适用赔偿限制时的执行。

²⁰ 同上，第19条：判决的承认和执行。

²¹ 同上，第20条：执行。