

# ЧИСТОЕ НЕБО

www.nebo24.com

№4-5 (2-3) 2007

## МАКС-2007

большая ярмарка  
в трех измерениях

### VIP-ЗАЛ

РОМАН МАРЧЕНКО  
старший партнер  
юридической  
фирмы  
«Ильяшев  
и партнеры»

**НК-93** первый в мире  
**АВИАДВИГАТЕЛЬ**  
со сверхвысокой степенью  
двухконтурности

100  
л е т

«Мотор-Сич»  
в моторостроении

### Тенденции

*Антоновские самолеты  
возвращаются в Украину*

### АВИАПРАВО

Как защитить кредиторов  
и лизингодателей  
гражданской авиации



## КАК ЗАЩИТИТЬ

кредиторов и лизингодателей  
гражданской авиации

Авиаперевозчики Украины сегодня не располагают средствами на приобретение новой техники. Банки неохотно дают под нее кредиты, не доверяя такому виду залогового имущества как самолет, «недвижимый» статус которого завис в воздухе. Кроме того, мировая практика показывает: для самолетов предпочтительнее лизинговая схема. Недостатки лизингового законодательства Украины тормозят процесс обновления парка, поскольку отсутствие четких гарантий возврата средств кредитора приводит к повышению процентных ставок, а часто и к отказу финансовых учреждений от подобной деятельности.

Можно сказать, что «Авиация – это авиастроение плюс лизинг». В экономически развитых странах собственниками большинства самолетов являются не авиакомпании, а банки или лизинговые компании.

При наличии соответствующей нормативной базы многие компании в Украине с готовностью взяли бы самолет в складчину, чтобы использовать для своих целей и предоставлять в аренду.

Украинские банки сегодня предпочитают иметь дело с подержанными самолетами иностранного производства, хотя обоснованность этой позиции лежит, скорее, в плоскости устоявшихся стереотипов.

На позиции банков отразилась и ситуация в сфере авиационного страхования, в частности, нежелание страховщиков участвовать в принимаемом риске (вариант «страховщик-брокер»). Отсюда – отсутствие резервирования и стимулов к развитию правильного андеррайтинга. Подготовкой риска часто занимаются российские компании-перестраховщики. Авиационные портфели нередко дробятся по страховщикам,



Рубрику ведет **Давид Геперидзе** – председатель правления независимого института воздушного права Грузии, преподаватель юридического ф-та ТГУ им. Ив. Джавахишвили и Грузинского авиационного университета, начальник юридического отдела пограничной полиции Грузии.

собственное удержание которых не выдерживает критики.

Самолеты часто пересекают национальные границы, у них сменяются владельцы, арендаторы и эксплуатанты. Именно поэтому для соблюдения прав собственности на ВС и авиадвигатели необходим особый контроль. Некоторые лизинговые компании ощущают необходимость страхования на случай конфискации отданной в лизинг авиатехники. Немногие страховые компании предлагают подобные услуги.

Ситуация требует немедленного решения. Объемы авиаперевозок в Украине увеличиваются рекордными темпами. Но если в стране не наладится схема лизинга авиатехники, – отечественный авиапром не сможет развиваться, а банки упустят перспективный рынок, так как после вступления в ВТО «в комплекте» с



импортной техникой на него придут иностранные банки.

Положительный сдвиг в этом направлении может быть достигнут ратификацией Кейптаунской конвенции 2001 года.

«**Конвенция о международных гарантиях в отношении прав на подвижное оборудование**» (далее – Конвенция) и «**Протокол по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении прав на подвижное оборудование**» (далее – Протокол) были подписаны 16 ноября 2001 года на дипломатической конференции в Кейптауне (ЮАР). Поэтому Конвенцию и Протокол как единый документ принято называть **Кейптаунской Конвенцией**.

Конвенция и Протокол будут иметь существенное значение в таких международных сделках с авиационными объектами как финансовый лизинг, предварительная продажа с резервированием права собственности и обеспечение исполнения обязательств.

Конвенция устанавливает международную правовую процедуру, в рамках которой значительно усиливается защита прав покупателей и инвесторов. Все финансовые операции будут регистрироваться в Международном регистре перемещаемых активов. Информационная база данных расположена в Дублине – на базе компании Aviareto, совместного предприятия, образованного правительством Ирландии и SITA. Контролирующим органом выступает Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Пункты ввода информации, организованные каждым из государств-участников Конвенции на своей территории, будут вводить информацию о международных гарантиях в отношении воздушных судов, зарегистрированных в регистре данного государства.

Сертификат, выданный Международным регистром, является безусловным доказательством факта его выдачи Международным регистром и указанных в нем данных, включая дату и время регистрации. Международный регистр доступен для запроса по Интернет ежедневно

и круглосуточно. Ответ на запрос будет производиться системой автоматически и иметь сертификат, содержащий информацию об авиационном объекте и зарегистрированной международной гарантии либо констатирующий, что такой информации в Международном регистре не содержится. Благодаря этой процедуре сделка будет обеспечена международной гарантией, закрепляющей ее абсолютное преимущество перед заключенными позднее.

Сделки по поставкам авиатехники в присоединившихся к Конвенции странах будут обладать рядом преимуществ. При изменении места регистрации воздушного судна больше не потребуется перерегистрация прав собственности и прав, связанных с финансированием сделки. Независимо от места эксплуатации самолета, эти права остаются зарегистрированными от имени владельца и кредитора в Ирландии. Обеспечивается более четкая юридическая определенность прав как владельца, так и инвестора в случае невыполнения авиакомпанией своих обязательств.

Основным международным документом в этой области считается Женевская Конвенция о международном признании прав на воздушные суда (1948 г.), ратифицированная 85 государствами. Однако возникают проблемы в ходе применения внутрисударственных процедур для обеспечения прав иностранных кредиторов. Например, если самолет передан в субаренду недобросовестным арендатором, получение доходов для реального владельца самолета зачастую становится невозможным. Потеря времени на доказательство законности и реализацию прав приводит к финансовым потерям инвесторов, лишившихся отчислений от эксплуатации авиатехники.

Кейптаунская Конвенция, не нарушая правовых режимов законодательства разных стран, подпавших ее, способствует более полной защите прав инвестора и упрощенному движению капиталов через границы.

Конвенция предусматривает три базовых Соглашения о собственности,

## ДЛЯ СПРАВКИ

### Определение авиационного объекта

Конвенция и Протокол под термином «авиационный объект» понимают планеры воздушных судов, авиационные двигатели и вертолеты.

### Понятие международной гарантии

Под международной гарантией в отношении авиационных объектов Конвенция и Протокол понимают:

- Право залогодателя по соглашению о создании имущественного интереса. Например, в сделке лизинга воздушного судна с привлечением банковского финансирования право банка, как кредитора по договору займа, обеспечивается договором ипотечного залога.
- Право потенциального продавца по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности. Например, право продавца авиационного двигателя по договору с рассрочкой платежа, где право собственности и имущественный интерес в проданном авиационном двигателе будут оставаться у продавца до момента получения полной договорной цены.
- Право лизингодателя по договору лизинга.
- Право покупателя по договору купли-продажи.

### Создание международной гарантии

Для создания международной гарантии и применения Конвенции и Протокола к конкретной сделке должны быть соблюдены следующие условия:

- Стороны должны заключить Соглашение, являющееся основанием для создания защищаемого права. Например, Соглашение об обеспечении исполнения обязательства, Соглашение о предварительной продаже с резервированием права собственности, Соглашение о лизинге или договор купли-продажи;
- Предметом Соглашения должен являться авиационный объект.



## ДЛЯ СПРАВКИ

- Авиационный объект должен быть идентифицирован путем указания его названия, типа, названия производителя и номера, присвоенного производителем.
- Соглашение должно соответствовать требованиям, предъявляемым Конвенцией и Протоколом к порядку его заключения (в письменной форме, наличие у продавца права распоряжения авиационным объектом, идентификация объекта, наличие подлежащего защите имущественного права, полномочия подписавшего соглашение лица и т.п.).
- На момент заключения Соглашения должник (как правило, авиакомпания) должен находиться в государстве, являющемся участником Конвенции и Протокола.
- Воздушное судно должно быть зарегистрировано в регистре воздушных судов одного из государств-участников Конвенции и Протокола.

### Юрисдикция

Конвенция и Протокол содержат следующие правила в отношении юрисдикции по искам, предъявляемым в соответствии с Конвенцией. Ниженазванные суды обладают компетенцией по рассмотрению исков:

- Суд, избранный сторонами в сделке, обладает юрисдикцией независимо от того, имеет ли избранный суд какую-либо связь со сторонами или сделкой. Такая юрисдикция является исключительной, если стороны не договорились об ином.
- Суд государства-участника Конвенции, на территории которого находится должник.
- Суд государства-участника Конвенции, на территории которого находится авиационный объект.
- Суд государства-участника Конвенции, на территории которого зарегистрировано воздушное судно; суд государства, на территории которого находится головной офис регистратора, имеет исключительную компетенцию по искам против регистратора.



регулирующих взаимоотношения между кредитором и должником: Соглашение об обеспечении обязательств, Соглашение о предварительной продаже с резервированием права собственности и Соглашение о лизинге.

### В целях защиты своих интересов кредитор имеет право:

- востребовать у должника приобретенный на его заемные средства авиационный объект, принять его во владение и установить над ним контроль для обеспечения исполнения обязательств;
- продать или передать кому-либо другому в лизинг обремененный долгом авиационный объект;
- получать (инкассировать) выручку или любую прибыль от управления или использования обремененного долгом авиационного объекта.

Кредитор вправе обратиться в суд с просьбой о вынесении решения, предписывающего совершение любого из перечисленных способов обеспечения финансовых обязательств должником. Суды стран-участниц не могут отказать кредитору в защите его законных прав и интересов.

Протокол дополняет вышеперечисленные средства правовой защиты. Он предусматривает регистрацию воздушного судна из регистра ВС одного государства и последующую регистрацию в регистре другого государства; вывоз и физическое перемещение авиационного объекта с территории, на которой он находился.

Протокол в приложении также содержит форму безотзывного полномочия на deregistration и вывоз воздушного судна. Такое полномо-

чие должно выдаваться должником лизингодателю и/или залогодержателю воздушного судна в момент заключения сделки. Эта форма соответствует доверенности на deregistration, которая в настоящее время является широко распространенным документом, выдаваемым авиакомпаниями при заключении договоров международного лизинга.

Конвенция предусматривает также временные меры по защите прав кредитора, дающие возможность до вынесения окончательного решения безотлагательно получить постановление суда, обеспечивающее защиту своих интересов:

- о сохранении авиационного объекта и его стоимости;
- о передаче авиационного объекта во владение, под контроль или на хранение;
- о запрещении изменения местонахождения авиационного объекта;
- о передаче авиационного объекта в лизинг или в управление с извлечением дохода;
- о продаже и использовании выручки от нее.

В случае ратификации Конвенция оказала бы положительное влияние на развитие лизинга в Украине, инвесторы стали бы проявлять больший интерес к выдаче гарантированных займов на закупку авиатехники. Авиакомпании станут приобретать новые самолеты, что обеспечит повышение безопасности полетов. Авиастроители будут продавать больше авиатехники. Финансовые рынки примут во внимание снижение риска, что скажется на ставках, а лизинговые фирмы получат юридически закрепленное право на возврат вложенных средств. 