



ИМУЩЕСТВЕННЫЕ ПРАВА РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ: НАЦИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНО–ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ИХ РЕГИСТРАЦИИ

Осенью этого года российские авиаперевозчики станут на порядок богаче. В соответствии с новым федеральным законом «О регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними», который вступает в силу в сентябре, права на воздушные суда и сделки с ними – аренда, лизинг, фрахтование, долевая общая собственность — подлежат регистрации. После акта регистрации воздушные суда авиакомпаний приобретут статус имущества и многие из них обретут мощные активы, ранее омертвленные.

В соответствии с Гражданским кодексом воздушные суда признаются недвижимостью. Но такого рода признание мало что значит для их вовлечения в гражданско-хозяйственный оборот. Для этого недвижимость должна быть зарегистрирована органами государственной регистрации. Долгое время «летучая» недвижимость – любые воздушные суда, с юридической точки зрения, не представляли собой материальной ценности. Законодатель не спешил установить систему государственной регистрации и этим способствовал длительному имущественному кризису в авиационной отрасли. Была создана ситуация, при которой огромные материальные ценности были искусственно выведены из гражданско-хозяйственного оборота. Авиакомпании без регистрации воздушных судов не могли их задействовать в качестве имущества. Доказательств на этот счет они предъявить никому не в состоянии. Не могут их предъявить также другие эксплуатанты воздушных судов – авиация общего назначения, деловая авиация, экспериментальная и частная авиация.



В Воздушном кодексе РФ, принятом в 1997 году, говорится о том, что права на гражданские воздушные суда подлежат регистрации. Прошло двенадцать лет, прежде чем законодатель перешел от слов к делу. Наконец, закон о регистрации прав на воздушные суда, благодаря активной поддержке Комитета по транспорту Государственной Думы, был принят. Теперь стоит оценить его по достоинству авиакомпаниям и другим заинтересованным в регистрации прав на воздушные суда лицам. Думается, что закон не порадует многих правообладателей, создаст для перевозчиков в нынешний непростой период новые проблемы, которых в авиатранспортной отрасли и без того предостаточно из-за мирового финансового кризиса. Вместо быстрой и простой системы процедуры регистрации, закон создает ненужные преграды и сложности для правообладателей и открывает простор для предосудительности регистратора, который может под различными предлогами затягивать процесс регистрации или «сомневаться» в действительности арендных, лизинговых и иных сделок с воздушными судами. Широкое усмотрение регистратора в отношении того, какие должны быть доказательства действительности прав на воздушные суда, поневоле вовлекают правообладателей и регистраторов в зону «теневых» отношений.

Закон в изобилии содержит глубоко зашифрованные формулировки, создающие возможность их двоякого толкования регистратором, причем явно не в пользу правообладателя. Закон неуважительно относится к персоне правообладателя, позволяет регистратору подозревать его во всякого рода ухищрениях, причем беспочвенно. Принятие закона в таком виде объяснялось тем, что практика его применения его подправит и улучшит. Следовательно, уже сейчас заинтересованная в законе авиационная общественность может предлагать и вносить в него поправки, улучшающие его содержание и укрепляющие права и интересы правообладателей.

Закон нуждается в серьезной доработке не только в силу выше перечисленных его недостатков, но и по причине того, что закон должен быть связующим внутренним актом, содействующим применению Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Авиационного протокола к нему. Оба эти документа готовятся к ратификации Российской Федерацией осенью текущего года. С точки зрения совместимости Закона и Конвенции и Протокола друг с другом, закон не выдерживает никакой критики. Вместо того, чтобы работать в тандеме (вместе) с этими международно-правовыми документами, закон в нынешнем виде будет препятствовать их применению. По замыслу создателей Конвенции и Протокола, внутренние законы и правила должны помогать обеспечению режима гарантий, который ими создается в целях защиты финансовых интересов всех участников лизинговых сделок с воздушными судами. Закон игнорирует выполнение этой задачи и тем самым подрывает должное исполнение обязательств, которые должны будут строго соблюдаться Российской Федерацией.

Между тем, Конвенция и Протокол помогают в разрешении мировой кризисной ситуации, сложившейся в сфере финансирования лизинговых сделок с воздушными судами в двадцатом веке. Тогда в национальных правовых



системах многих государств отсутствовали эффективные внутренние законы, защищающие интересы участников лизинговых сделок в случае неисполнения обязательств по лизинговым платежам. В большинстве стран мира такие законы отсутствуют и сейчас, в том числе и в Российской Федерации. Зная об этом, финансирующие лизинг воздушных судов кредиторы, чтобы уберечь себя от возможных рисков, обычно страхуют себя тем, что повышают процентные ставки займов. Лизингополучатели воздушных судов перекладывают издержки по получению займов на перевозки. Точнее сказать, в конечном счете, расплачивается за это пассажир, что далеко не лучшим образом сказывается на объемах перевозок. Конвенция и Протокол позволяют устранить опасения кредиторов и предоставляют им столь высоко ценимые ими гарантии их финансовых интересов.

По смыслу Конвенции и Протокола кредиторы имеют пять вариантов защиты своих интересов в случае неисполнения обязательств. Кредитор может:

- 1) принять во владение предоставленное ему в порядке обеспечения неисполнения обязательства воздушное судно или установить контроль над ним;
- 2) продать или передать в лизинг любое воздушное судно;
- 3) получать любой доход или прибыль, которые образуются в результате управления воздушным судном или его использования;
- 4) добиваться deregистрации воздушного судна;
- 5) добиваться вывоза и физического перемещения авиационного объекта с территории, на которой он находится.

Выбор этих средств оговаривается кредитором с должником по лизинговой сделке. Важно учесть, что если кредитор и должник ни о чем не договорятся, кредитор вправе обратиться в местный суд и потребовать от него принятия соответствующего решения, и суд отказать ему в этом не имеет права. Таким образом, в двадцать первом веке в сфере финансирования лизинговых сделок на мировом рынке складывается новая правовая ситуация, которая должна учитываться российскими авиаперевозчиками при обновлении своего авиапарка. Международно-правовой режим гарантий, установленный Кейптаунской конвенцией и Авиационным протоколом к ней, позволит им требовать от кредитора значительного снижения процентных ставок по займам, предоставляемым банками для финансирования лизинговых сделок. С другой стороны, повысится требовательность иностранных кредиторов к лизингополучателям, и здесь очень важное значение будет иметь порядок работы национальной системы регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними, качество национального закона, способного или неспособного защищать их интересы. **Новый российский закон о регистрации такие задачи не решает и этим сильно затруднит использование позитивного потенциала Кейптаунской конвенции в интересах российских авиаперевозчиков.**

*Бордунов В.Д.,
профессор Российского университета дружбы народов,
эксперт ИКАО, эксперт Комитета по транспорту Государственной Думы*



ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИИ – РЕЗЕРВ ВРЕМЕНИ РУКОВОДИТЕЛЯ

Динамичность изменений внешней среды в условиях кризиса вынуждает руководителей всех ветвей власти и уровней управления, предприятий различных форм собственности и видов деятельности переходить к новым формам коммуникаций. Привычные представления о методах взаимодействия властной вертикали государственного управления, с легкой руки нового руководства страны, дополняются возможностями интернет-технологий. Телемосты входят в практику работы различных министерств и ведомств, позволяя «федералам» мобильно взаимодействовать с «регионалами». Не вдаваясь в качество принимаемых при этом решений, можно априори утверждать, что потенциал новых технологий общения огромен и его эффективность еще предстоит оценить.

Широко известно, что деятельность руководителя любого авиапредприятия немислима без проведения или участия в разного рода совещаниях. По разным оценкам, на них тратится до 20% рабочего времени топ-менеджеров. Иными словами, около 50 дней в году руководители проводят на совещаниях. Эти затраты, как правило, стоят того: хорошо проведенное совещание, с четким регламентом, продуманной повесткой дня и качественно подготовленными выступлениями участников подчас помогает принять единственно верное решение, объединить усилия сотрудников и вывести бизнес на новый уровень.