

Регистрация прав на воздушные суда и сделок с ними в России

Темой настоящего обзора является Федеральный закон "О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними" и его применение в рамках существующей законодательной базы.

Поскольку воздушное судно является активом, который постоянно перемещается из одной юрисдикции в другую, важно понимать, право какой юрисдикции применяется к нему.

Россия ратифицировала Чикагскую Конвенцию о международной коммерческой авиации 1944 г., которая, помимо прочего, установила принцип, в соответствии с которым воздушное судно не может иметь национальную принадлежность двух государств. Россия также установила, что для того, чтобы российская авиакомпания могла использовать воздушное судно на территории России, такое воздушное судно должно быть зарегистрировано в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации ("**Реестр гражданских воздушных судов**") или в реестре государства, с которым Россия заключила соглашение о поддержании летной годности ("**Иностранный реестр**").¹

В случае регистрации в Реестре гражданских воздушных судов воздушное судно приобретает национальную принадлежность России, и, соответственно, права собственности и другие вещные права на такое воздушное судно регулируются российским правом.² Если воздушное судно зарегистрировано в Иностранном реестре какого-либо государства, права собственности и другие вещные права на это воздушное судно определяются в соответствии с правом этого государства.

До недавнего времени лишь немногие иностранные собственники/лизингодатели регистрировали воздушные суда в Реестре гражданских воздушных судов. Одной из причин этого было то, что хотя Россия и признала, что воздушные суда являются недвижимым имуществом³ и права на них, а также сделки с ними должны регистрироваться в реестре прав, такого реестра прав

ранее не существовало.⁴ Возникающая в связи с такой ситуацией неопределенность (наряду с некоторыми структурными вопросами, например налоговыми/таможенными)

■ Основные вопросы

- Регистрация национальной принадлежности воздушных судов и прав на них
- Принятие Закона и создание Реестра прав на воздушные суда
- Права и сделки, к которым применяются положения Закона
- Вопросы, остающиеся открытыми

приводила к тому, что иностранные собственники/лизингодатели обычно предпочитали, чтобы их воздушные суда не имели

¹ Статья 33 Воздушного кодекса Российской Федерации ("**Воздушный кодекс**").

² Статья 1207 Гражданского кодекса Российской Федерации ("**Гражданский кодекс**").

³ Статья 130 Гражданского кодекса.

⁴ Реестр гражданских воздушных судов не является реестром прав и служит лишь для определения национальной принадлежности воздушного судна и его летной годности.

российскую национальную принадлежность 14 марта 2009 г. Президент Российской Федерации подписал Федеральный закон "О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними" ("**Закон**"), который существенно изменил ситуацию с регистрацией воздушных судов и сделок с ними.

Закон вступил в силу 16/17 сентября 2009 г.⁵ С этого момента все другие законы и нормативные акты, регулирующие регистрацию прав на воздушные суда и сделки с ними, должны применяться только в той части, в которой они не противоречат Закону.

Поскольку некоторые положения Закона носят общий характер, соответствующими государственными органами должны быть приняты дополнительные нормативные акты, устанавливающие порядок применения Закона на практике.

В соответствии с Законом возникновение, передача, прекращение прав собственности и других вещных прав, а также обременения таких прав в отношении (i) гражданского воздушного судна, подлежащего государственной регистрации в соответствии с Воздушным кодексом,⁶ и (ii) государственного

воздушного судна, используемого в коммерческих целях в порядке, установленном Правительством Российской Федерации,⁷ ("**Зарегистрированное воздушное судно**"), должны регистрироваться в случаях, предусмотренных Гражданским кодексом.

В отсутствие соответствующей практики и дополнительного регулирования некоторые технические вопросы регистрации прав на воздушное судно в соответствии с российским законодательством в настоящее время остаются неясными. В частности, неясно, в каком объеме Закон применяется к воздушным судам, зарегистрированным в Иностранном реестре.⁸ В связи с этим требуются дополнительные разъяснения как законодательного, так и практического порядка.

Сделки с Зарегистрированными воздушными судами, включая залог и передачу прав на Зарегистрированное судно (например, по договору купли-продажи), подлежат государственной регистрации.

применим к воздушным судам, зарегистрированным за пределами России, или же ссылка на Воздушный кодекс должна толковаться ограниченно и относится только к воздушным судам, зарегистрированным в Реестре гражданских воздушных судов. Требуются дополнительные официальные разъяснения.

⁷ Неясно, должны ли сверхлегкие воздушные судна регистрироваться в Реестре прав на воздушные суда (как он определен ниже) в соответствии с данным законом или к ним применяются какое-либо специальное регулирование. В соответствии с Воздушным кодексом сверхлегкими являются воздушные суда, максимальный взлетный вес которых составляет не более 495 кг и по которым, как правило, коммерческие сделки не заключаются.

⁸ См. сноску 6

Ипотека в качестве обременения и арест также подлежат государственной регистрации. Сделка и права считаются зарегистрированными и вступают в силу с даты их регистрации в Реестре прав на воздушные суда.

Неясно, подлежит ли государственной регистрации в качестве сделки договор аренды/лизинга. Приводятся веские аргументы в пользу того, что на воздушные суда как транспортные средства не должно распространяться общее требование Гражданского кодекса о регистрации в этом отношении. В то же время Закон предусматривает, что аренда/лизинг воздушного судна должна быть отражена в Реестре прав на воздушные суда (в соответствии с определением ниже) в качестве обременения права на воздушное судно, а не как отдельная сделка с ним. Судебная практика последнего времени в отношении вопроса, может ли договор аренды воздушного судна, заключенный после принятия Закона, быть оспорен на основании отсутствия регистрации в Реестре прав на воздушные суда, неоднозначна. Однако на основании вышеизложенных аргументов мы приходим к выводу, что отсутствие государственной регистрации не влияет на действительность лизинга и регистрация аренды/лизинга в качестве обременения должна осуществляться исключительно в информационных целях.

Права на Зарегистрированные воздушные суда и сделки с ними должны регистрироваться в Едином государственном реестре прав на воздушные суда и сделок с ними ("**Реестр прав на**

⁵ Через 180 дней после официального опубликования; Закон был опубликован в двух источниках, каждый из которых имеет статус официального, 16 и 17 марта 2009 г.

⁶ Как обсуждалось выше, статья 33 Воздушного кодекса устанавливает два места регистрации: Реестр гражданских воздушных судов и Иностраный реестр. В связи с этим неясно ссылается ли Закон на оба места регистрации и, соответственно, он также

воздушные суда"). Правительство возложило функции по ведению Реестра прав на воздушные суда на Федеральное агентство воздушного транспорта Российской Федерации (Росавиация), которая начала фактическую регистрацию прав на воздушные суда и сделок с ними весной 2010 г.

Государственная регистрация прав на Зарегистрированное воздушное судно, их существование, возникновение или передача должна подтверждаться свидетельством о государственной регистрации прав на воздушное судно, которое выдается Росавиацией. Государственная регистрация сделок с Зарегистрированным воздушным судном (если регистрация требуется) должна быть удостоверена специальной регистрационной записью на документах сделки.

Росавиация должна зарегистрировать права на Воздушное судно в течение 1 (одного) месяца с даты подачи всех необходимых документов.

Государственная регистрация прав на Зарегистрированное воздушное судно обязательна в случаях, когда правоустанавливающие документы были подписаны до вступления Закона в силу. В соответствии с Законом, государственная регистрация прав на воздушное судно является единственным подтверждением существования зарегистрированных прав. После государственной регистрации право на воздушное судно может быть в дальнейшем оспорено только в судебном порядке.

Права и сделки, возникшие или заключенные до вступления Закона в силу, не подлежат обязательной

регистрации (но по желанию могут быть зарегистрированы) и считаются действительными без регистрации. В то же время передача прав на Зарегистрированное воздушное судно, обременения таких прав и сделки с ними, которые возникнут или будут заключены после вступления Закона в силу и подлежат регистрации в соответствии с Законом, могут быть зарегистрированы только в том случае, если лежащие в их основе права на соответствующее Зарегистрированное воздушное судно, были зарегистрированы.

Помимо прочего, Закон и относящиеся к нему подзаконные нормативно-правовые акты также устанавливают порядок регистрации прав на Зарегистрированное воздушное судно и сделок с ним, а также требования к подаваемым на регистрацию документам. Однако некоторые практические вопросы подлежат дополнительному разъяснению при установлении практики регистрации.

Закон и Реестр прав на воздушные суда являются относительно новыми и на настоящий момент не существует сложившейся практики применения и толкования спорных положений Закона. В любом случае при заключении каждой конкретной сделки рекомендуется получить конкретную юридическую консультацию, чтобы определить необходимость регистрации прав или сделки, а также меры, которые следует принять в связи с этим.

Авторы



Виктория Борткевича
Партнер

T: +7 495 725 6406
E: victoria.bortkevicha
@cliffordchance.com



Евгения Красильникова
Юрист

T: +7 495 660 8059
E: evgeniya.krasilnikova
@cliffordchance.com

В данном брифинге для клиентов рассматриваются не все аспекты и разделы, касающиеся данной темы. Назначением данного брифинга не является предоставление консультирования юридического или иного характера.

www.cliffordchance.com

Клиффорд Чанс, Ул. Гашека 6, 125047 Москва, Россия
© Клиффорд Чанс СНГ Лимитед 2012
Клиффорд Чанс СНГ Лимитед

Абу-Даби ■ Амстердам ■ Бангкок ■ Барселона ■ Пекин ■ Брюссель ■ Бухарест ■ Касабланка ■ Доха ■ Дубай ■ Дюссельдорф ■ Франкфурт ■ Гонконг ■ Стамбул ■ Киев ■ Лондон ■ Люксембург ■ Мадрид ■ Милан ■ Москва ■ Мюнхен ■ Нью-Йорк ■ Париж ■ Перт ■ Прага ■ Эр-Рияд* ■ Рим ■ Сан-Пауло ■ Шанхай ■ Сингапур ■ Сидней ■ Токио ■ Варшава ■ Вашингтон

*Clifford Chance имеет договор о сотрудничестве с Al-Jadaan & Partners Law Firm в Эр-Рияде.