На вопросы редакции журнала «ЗАКОН» отвечает **директор юридического департамента ПАО «Аэрофлот» Анна Павловна ХОМЯКОВА**

В БОЛЬШИНСТВЕ ЮРИСДИКЦИЙ «ЗАДВОЕНИЯ» РЕЕСТРОВ НЕТ, И ОНИ ПРЕКРАСНО БЕЗ ЭТОГО СУЩЕСТВУЮТ*

Расскажите немного о себе. Как Вы попали в Аэрофлот, кем работали до того? Каковы были ощущения, когда Вы возглавили юридический департамент столь знаменитой компании?

В компанию Аэрофлот я пришла в мае 2021 года и это был результат последовательных изменений. До недавнего времени мой трудовой опыт складывался исключительно в банковской сфере: финансирование инвестиционных проектов, облигации, производные финансовые инструменты, банковские гарантии, аккредитивы, реструктуризации, в общем, сплошные финансы, среди которых самолеты выступали исключительно в виде предметов залога. Работая с залогами воздушных судов, я впервые узнала из чего состоят и как регистрируются воздушные суда.

Поворотным моментом стала учеба в магистратуре НИУ ВШЭ по программе «Юридический менеджмент». Эта программа кардинально изменила мое мировосприятие, отношение к работе, к профессии. Я перестала быть просто юристом, стала отчетливо видеть и понимать бизнес, чувствовать его нужды, осознавать себя в качестве юриста-партнера.

Совершенно случайно мне выпала возможность поработать в нескольких лизинговых компаниях, одним из основных направлений деятельности которых был лизинг воздушных судов.

Так, постепенно я и попала из сферы финансов, связанных с авиацией, непосредственно в авиацию.

С какими отраслевыми направлениями государственной регистрации прав приходится сталкиваться (недвижимость, интеллектуальная собственность, воздушные суда и др.)?

* Текст публикуется в авторской редакции.

Loaded: 12-07-2025 PMt 15:31:51

Какие трудности и сложные вопросы возникают на практике при регистрации разных прав?

ПАО «Аэрофлот», как и любая компания, так или иначе сталкивается с государственной регистрацией прав. Это права на недвижимость, на различные объекты интеллектуальной собственности, средства индивидуализации.

До недавнего времени вопросы регистрации прав на воздушные суда затрагивали авиакомпанию фрагментарно в рамках внесения в российский реестр записей о договорах аренды (лизинга) воздушных судов, имеющих национальную принадлежность Российской Федерации. В текущих реалиях, в связи с переводом всех воздушных судов, эксплуатируемых российскими авиакомпаниями в российский реестр, объем работы в данном направлении существенно увеличился.

Трудности и сложные вопросы в области регистрации прав на объекты интеллектуальной собственности возникают, в основном, при получении отрицательных результатов экспертиз и отказов в регистрации, например, в связи с выявлением схожих объектов интеллектуальной собственности, имеющих более ранний приоритет. Это обычная практика, которая является неотъемлемой частью управления интеллектуальной собственностью любой крупной организации.

В каких реестрах должно быть зарегистрировано судно, чтобы его можно было надлежащим образом эксплуатировать?

Для того, чтобы воздушное судно могло полноценно эксплуатироваться, оно должно иметь национальную принадлежность, т.е. находиться в авиационном реестре какого-либо государства. Основным международным актом, регулирующим общие вопросы в авиации, является Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, заключенная в г. Чикаго. В этом документе установлено, что регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом государстве, присоединившемся к Конвенции, производится в соответствии с его законами и правилами.

Помимо этого, согласно статье 31 Конвенции каждое воздушное судно, участвующее в международных перевозках, должно иметь сертификат летной годности, который выдан государством, где это воздушное судно зарегистрировано. Государства, присоединившиеся к Конвенции, обязались при выполнении функций государства регистрации воздушных судов создавать систему поддержания летной годности воздушных судов и обеспечивать ее функционирование.

Для ситуаций, когда воздушное судно эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого находится в другом государстве — участнике Конвенции, Конвенцией предусмотрено право государства регистрации воздушного судна передать часть своих функций и обязанностей государству эксплуатанта, о чем такие государства подписывают соответствующее межправительственное соглашение (соглашение согласно статье 83bis Чикагской конвенции).

Таким образом, выбор государства регистрации воздушного судна зависит от большой совокупности факторов — в частности: где будет эксплуатироваться воздушное судно, будут ли это коммерческие или частные перевозки, где зарегистрирован эксплуатант воздушного судна и необходимо ли выбирать страну с заключенным «соглашением 83bis». С учетом всех этих факторов, договоры лизинга, как правило, предусматривают обязанность авиакомпании, выступающей в качестве арендатора (лизингополучателя) не изменять регистрацию воздушного судна без согласования с арендодателем и/или сохранять страну регистрации воздушного судна в течение всего срока действия договора.

Ранее по договорам лизинга воздушных судов, используемых российскими авиакомпаниями в международных коммерческих перевозках, где собственниками выступали иностранные лица, регистрация осуществлялась преимущественно в реестре Бермудских островов или Ирландии. Такой выбор был обусловлен несколькими факторами:

во-первых, наличием заключенных между Российской Федерацией и Бермудскими островами, и Россией и Ирландией соглашений по статье 83bis (1999, 2002) о разграничении функций и обязанностей по надзору за поддержанием летной годности между авиационными властями договаривающихся государств, в рамках которых надзор за поддержанием летной годности

Loaded: 12-07-2025 PMt 15:31:51

воздушных судов, зарегистрированных на Бермудах/в Ирландии и эксплуатируемых российскими авиакомпаниями, обеспечивался совместно;

во-вторых, тем, что требования по поддержанию летной годности, применяемые указанными странами, обеспечивают соответствие воздушных судов сертификатам типа, выпущенным авиационными властями (европейскими (EASA) и американскими (FAA)), которые признаются в любой стране.

В связи с этим авиационные реестры Бермудских островов и Ирландии считались международно-признанными реестрами для регистрации воздушных судов в рамках международных сделок по лизингу и финансированию воздушных судов.

Регистрация в указанных национальных реестрах позволяла сформировать по окончании срока аренды выгодную остаточную стоимость воздушных судов и обеспечить более высокую привлекательность воздушного судна для новых арендаторов или потенциальных покупателей.

В связи с введением в 2022 году недружественными государствами санкций, в том числе предусматривающих запреты и/или значительные ограничения на взаимодействие с российскими лицами в сфере авиации, авиационные власти Бермуд (BCAA) и Ирландии (IAA) аннулировали сертификаты летной годности воздушных судов, находящихся в эксплуатации российских авиакомпаний, исходя исключительно из предположения, что российские авиакомпании не смогут обеспечивать летную годность воздушных судов на должном уровне в условиях введенных ограничений (запрет на ремонты, техническое обслуживание, поставку запчастей европейскими компаниями и пр.). Фактически, достаточных оснований для такого отзыва не было. В действительности, процессы поддержания летной годности воздушных судов российскими эксплуатантами обеспечиваются в полном объеме.

В марте 2022 года Россия приостановила действие межправительственного соглашения с Бермудами в связи с действиями авиационных властей Бермуд в отношении российских авиакомпаний по аннулированию сертификатов летной годности на гражданские воздушные суда.

Для обеспечения полноценного надзора за летной годностью воздушных судов, эксплуатируемых российскими авиалиниями, были созданы условия для перерегистрации воздушных судов в российский реестр, с надзором за летной годностью российскими авиационными властями.

Как сейчас решается вопрос регистрации прав на воздушные суда, которые находились в лизинге и собственности иностранных компаний?

Прежде чем перейти к ответу на данный вопрос, необходимо отметить, что, согласно российскому законодательству, воздушные суда относятся к объектам недвижимого имущества, права на которые подлежат регистрации. В связи с этим в России существует два реестра воздушных судов. Первый — это государственный реестр гражданских воздушных судов, путем включения в который в соответствии с Чикагской конвенцией воздушному судну присваивается национальная принадлежность Российской Федерации. Второй — это единый государственный реестр прав на воздушные суда, который является аналогом единого государственного реестра недвижимости. После того, как воздушное судно зарегистрировано в реестре воздушных судов, оборот прав по нему фиксируется в реестре прав на воздушные суда.

Как уже упоминалось кратко выше, в марте 2022 года были приняты изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации, позволяющие российским авиакомпаниям осуществлять регистрацию воздушных судов, находящихся в собственности иностранных лизингодателей, в обоих российских реестрах (с сохранением прав соответствующих иностранных собственников).

Правительство Российской Федерации определило порядок и особенности государственной регистрации воздушных судов, используемых российскими лизингополучателями и принадлежащих на праве собственности иностранным лицам из «недружественных» государств. В частности, было установлено, что внесение гражданских воздушных судов в российский реестр гражданских воздушных судов осуществляется без предоставления документа, подтверждающего исключение гражданского воздушного судна из реестра гражданских воздушных судов иностранного государства, при условии предоставления уведомления органа этого иностранного государства о прекращении или

Loaded: 12-07-2025 PMt 15:31:51

приостановлении действия сертификата летной годности в отношении гражданского воздушного судна.

В моем понимании, приостановка действия соглашения 83bis между Бермудами и Российской Федерацией и одновременная регистрация воздушных судов в российском реестре могла бы стать основанием для Бермудских властей для снятия с регистрации воздушных судов в связи с невозможностью Бермуд выполнять свои обязанности страны регистрации, предусмотренные статьей 31 Конвенции — обеспечивать зарегистрированное в нем воздушное судно сертификатом летной годности. Безосновательный отзыв Бермудскими авиавластями сертификатов летной годности, а также последующее невыполнение авиационными властями Бермуд действий по дерегистрации воздушных судов, на мой взгляд, и сформировали нарушение указанных выше требований Конвенции о недопущении наличия двойной регистрации.

Как проводится граница между ремонтом, реконструкцией и изготовлением нового самолета из отдельных запчастей?

Ремонт является составной частью технического обслуживания воздушного судна, который, в свою очередь, является обязательной частью процесса поддержания летной годности. Поддержание летной годности должно обеспечиваться постоянно в течение всего срока эксплуатации воздушного судна.

Если мы говорим о толковании терминологии, установленной в российских нормативно-правовых актах, то в авиационной отрасли имеется устоявшаяся терминология и каждая проводимая с воздушным судном процедура строго регламентирована в зависимости от производимых работ и не допускает произвольного толкования со стороны эксплуатантов или организаций по техническому обслуживанию.

Все соответствующие процедуры зафиксированы в федеральных авиационных правилах, утверждаемых Министерством транспорта Российской Федерации, в документации на воздушные суда и во внутренней нормативной документации каждой авиакомпании.

Так, например, основным документом, определяющим порядок сертификации авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей являются одноименные федеральные авиационные правила, которые, в том числе:

— регулируют порядок проведения обязательной сертификации гражданских воздушных судов;

— устанавливают требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку и изготовление воздушных судов;

— устанавливают форму и порядок получения документа, подтверждающего соответствие гражданских воздушных судов требованиям документа, содержащего требования к летной годности;

— устанавливают форму и порядок получения документа, подтверждающего соответствие юридических лиц требованиям Правил;

— регулируют порядок взаимодействия участников процесса обязательной сертификации гражданских воздушных судов;

— регулируют порядок подтверждения соответствия юридических лиц, осуществляющих разработку и изготовление воздушных судов требованиям Правил.

Таким образом, деятельность разработчика воздушного судна по его созданию на всех этапах сопровождается процедурами сертификации. Сертификации подлежит тип воздушного судна, непосредственно его разработчик, разработчик модификаций, модификации воздушного судна.

Далее в процессе жизненного цикла воздушного судна для целей постоянного поддержания его летной годности воздушное судно нуждается в регулярном техническом обслуживании, в состав которого может входить и ремонт, и модификация воздушного судна. В этом случае соответствующим образом должны быть сертифицированы организации, осуществляющие техническое обслуживание, а также запасные части и компоненты воздушных судов, используемые в рамках технического обслуживания воздушных судов, в целях поддержания их летной годности.

Запасные части и компоненты, используемые в рамках технического обслуживания, все их разработчики и изготовители, процессы закупки и использования

Loaded: 12-07-2025 PMt 15:31:51

таких запасных частей также подлежат специальным сертификационным процедурам.

В авиации широко применяется практика использования запасных частей и компонентов альтернативного производства, когда одни и те же запасные части разрабатываются и/или изготавливаются не только одним, изначальным разработчиком и изготовителем, а другими организациями, имеющими одобренные авиационной администрацией государства сертификационные полномочия. Такая практика используется как для случаев, когда изначальный производитель, например, прекратил деятельность, так и для целей «демонополизации» рынка или повышения эффективности авиационных перевозок.

Такие альтернативные запасные части, проходят все уровни специальных сертификационных процедур (включая полноценные испытания), имеют идентичные, иногда даже более высокие характеристики и показатели надежности (например, когда при последующей разработке и производстве использованы более современные материалы), разрабатываются и производятся лицом, прошедшим сертификацию и получившим разрешение авиационных властей страны регистрации на разработку и изготовление соответствующих запасных частей и компонентов на воздушных судах, зарегистрированных в этом государстве.

В 2022 году в Российской Федерации, с учетом такой международной практики, была разрешена установка таких компонентов на иностранные воздушные суда, включенные в российский реестр.

Каковы особенности регистрации прав на вновь созданный самолет? Производитель регистрирует первичное право? Или сразу на заказчика регистрируется?

Здесь я бы хотела вновь вернуться к вопросу о квалификации воздушного судна в качестве объекта недвижимого имущества.

В большинстве зарубежных правопорядков воздушное судно относится к объектам движимого имущества. В такой модели производитель приобретает право собственности на воздушное судно в момент его создания, а затем передает право собственности покупателю по договору. Покупатель, в свою очередь, обеспечивает регистрацию воздушного судна в реестре воздушных судов конкретного государства. Сведения о покупателе как о собственнике будут содержаться в реестре воздушных судов.

В тех странах, где воздушное судно является объектом недвижимого имущества, права на которое подлежат регистрации (в том числе, в России), лицо становится собственником с момента внесения записи о регистрации права собственности в реестре прав на воздушные суда. В данном случае после получения воздушного судна от производителя покупатель обеспечивает регистрацию воздушного судна в реестре воздушных судов, а также регистрацию себя в качестве собственника воздушного судна в реестре прав. Может быть и первичная регистрация прав производителя.

Насколько эффективна система государственной регистрации? Требуется ли она объективно для воздушных судов?

Регистрация воздушных судов необходима в силу Чикагской конвенции для того, чтобы воздушное судно получило национальную принадлежность и могло эксплуатироваться. Это объективная необходимость — воздушные суда являются источниками повышенной опасности, и их эксплуатация должна находиться под контролем государства.

Вопрос эффективности актуален, скорее, для устройства самой регистрационной системы в России. Как я упоминала ранее, в Российской Федерации существуют два самостоятельных реестра: государственный реестр воздушных судов Российской Федерации и единый государственный реестр прав на воздушные суда.

Поскольку воздушные суда в соответствии со статьей 130 Гражданского кодекса Российской Федерации относятся к объектам недвижимости, права на них и сделки с ними подлежат регистрации в отдельном государственном реестре прав на воздушные суда на основании Федерального закона «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними». Государственная регистрация прав на воздушные суда является единственным доказательством существования зарегистрированного права на воздушное судно.

Loaded: 12-07-2025 PMt 15:31:51

В 2021 г. Минтрансом России были подготовлены проекты федеральных законов, целью которых являлись исключение из законодательства положений о том, что воздушные суда относятся к категории недвижимого имущества и, соответственно, отмена государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними. Эти законопроекты направлены на исключение дублирования регистрации в Едином государственном реестре прав на воздушные суда с регистрацией в государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, осуществляемой Росавиацией.

ПАО «Аэрофлот» поддерживает эти изменения, поскольку они позволят снизить административно-правовые барьеры и упростить регистрационные действия с воздушными судами. Но пока этот законопроект не принят. Я думаю, он вполне разумен: в большинстве юрисдикций «задвоения» реестров нет, и они прекрасно без этого существуют. Технически сведения о собственнике могут содержаться в реестре, в который включается информация о воздушных судах для целей Чикагской конвенции.

Признание воздушных судов в качестве объектов движимого имущества ускорит оборотоспособность воздушных судов, поскольку в таком случае переход права собственности, по общему правилу, будет происходить в момент передачи объекта. Покупатель после закрытия сделки обеспечит внесение в реестр воздушных судов сведений о себе как о собственнике.

Российские авиакомпании сейчас не могут покупать новые суда из-за санкций? Если могут, то лизингодатель может быть только российской компанией? Если лизингодателем может быть иностранная компания, то как будет определяться договоренность о том, что государством регистрации судна может быть только РФ?

В 2022 году власти ЕС и Великобритании ввели так называемые секторальные санкции в сфере авиации, в том числе, запретив резидентам ЕС и Великобритании продавать, поставлять, передавать или осуществлять экспорт, ремонт и техническое обслуживание воздушных судов российским лицами и/или для использования в Российской Федерации. Ограничения на предоставление воздушных судов и их компонентов действуют и в США в рамках правил экспортного контроля США.

Формально, обязанность соблюдать запреты ЕС и Великобритании распространяются только на лиц, являющихся резидентами ЕС, Великобритании, соответственно. По мнению законодателя США, их экспортные ограничения должны распространяться на любых лиц.

На практике, лизингодателем для российских авиакомпаний может выступить российское лицо, а также иное лицо, зарегистрированное в государстве из дружественной или нейтральной юрисдикции, которая не присоединилась к введенным санкциям.

Вопросы регистрации воздушных судов с учетом российского законодательства и национального законодательства собственника воздушного судна могут быть урегулированы в договоре аренды (лизинга).

Регистрация на Бермудах была выгоднее из-за налоговых льгот на имущество? Не планируется ли в России в связи с этим введение аналогичных льгот для собственников самолетов?

Изначально внесение воздушных судов в реестр Бермудских островов было обусловлено, в первую очередь, их эксплуатацией согласно международным стандартам поддержания летной годности. Как обсуждали ранее, особую популярность Бермудские острова, как место регистрации воздушных судов, получили потому, что данный реестр воздушных судов признан во всем мире и позволяет поддерживать высокую стоимость актива.

Стоимость каждого самолета, как правило, определяется поддержанием его в состоянии летной годности — в соответствии с требованиями, предъявляемыми к типовой конструкции ВС, другими словами — в соответствии с сертификатом типа, выпущенным авиационными властями страны разработчика ВС — EASA для Airbus и FAA для Boeing.

Это необходимо для того, чтобы по завершении срока лизинга ВС можно было заново сдать в лизинг новому эксплуатанту в любой стране. В этой связи собственники воздушных судов самостоятельно осуществляют надзор за соблюдением условий договора лизинга

Loaded: 12-07-2025 PMt 15:31:51

в части поддержания летной годности, с целью убедиться в поддержании их летной годности в соответствии с общепризнанными правилами.

В России еще продолжает формироваться единая система государственного регулирования поддержания летной годности воздушных судов, что может отражаться на остаточной стоимости воздушного судна при его регистрации в России. Соответственно, юрисдикции с прозрачной и эквивалентной общепринятой на рынке системой поддержания летной годности, такие как Бермудские острова, традиционно являются более привлекательными для лизингодателей и собственников самолетов.

Данное обстоятельство связано, в том числе с тем, что Бермудские острова передают функцию контроля за соблюдением летной годности на аутсорсинг крупнейшей международной инспекционно-сертификационной компании Bureau Veritas, которая имеет общепризнанную деловую репутацию и которой доверяют международные страховщики, банки и лизинговые компании.

Кроме того, требования Бермудских островов по поддержанию летной годности воздушных судов закреплены в Авиационных требованиях заморских территорий Великобритании, которые публикуются Агентством по поддержанию безопасности международного воздушного движения. Указанные требования гармонизированы с международными стандартами, включая стандарты Европейского агентства по безопасности полётов и Федерального управления гражданской авиации США.

В то же время, необходимо отметить, что в России проведена (и до сих пор ведется) большая работа по повышению привлекательности российского реестра для регистрации воздушных судов. В частности, идет работа по оптимизации единой системы государственного регулирования поддержания летной годности. Были внесены изменения в Налоговый кодекс РФ, которые предоставляют ряд льгот для сделок и действий с воздушными судами, зарегистрированными в российском реестре.

В заключение не могу не отметить, что этот год является юбилейным для гражданской авиации России и для Аэрофлота. 9 февраля исполняется 100 лет отечественной гражданской авиации России, а 17 марта — 100 лет авиакомпании Аэрофлот.

Аэрофлот — одна из старейших авиакомпаний мира, прошедшая путь развития гражданской авиации, начиная от его истоков. Будучи активным участником международных перевозок и представляя страну на мировой арене, Аэрофлот был признан самым узнаваемым российским брендом и самым сильным авиационным брендом в мире.

Сегодняшняя общемировая ситуация формирует ряд сложных вопросов для российской гражданской авиации, требующих зачастую немедленных решений. Аэрофлот, являясь крупнейшим российским авиаперевозчиком сталкивается с этой необходимостью практически ежедневно.

Я от души верю, что опыт и наработки российского законодательства по регулированию правоотношений в сфере международных перевозок позволят выйти и Аэрофлоту, и российской авиации, в целом, на новый уровень развития.

Пожелаем удачи Аэрофлоту и российской гражданской авиации!

Loaded: 12-07-2025 PMt 15:31:51