

УДК 347.823.36

Ганна Цірат,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри правознавства Університету сучасних знань (м. Київ)

ПОПЕРЕДНІ ОBOB'ЯЗКОВІ УMOVI (CONDITIONS PRECEDENT) ЗА ДОГОВОРАМИ ЛІЗИНГУ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

*В статті визначається зміст попередніх обов'язкових умов договорів лізингу літаків.
Ключові слова: вступ у силу, попередні обов'язки, лізингодавець, лізингоодержувач.*

Майже всі українські авіакомпанії здійснюють перевезення пасажирів та вантажів на літаках іноземного виробництва. Велика вартість повітряних суден та іншого авіаційного обладнання, необхідність їх безпечного функціонування, що можливе лише завдяки правильному, відповідно до вказівок виробника, технічному утриманню, яке може здійснюватися виключно у спеціально ліцензованих та сертифікованих осіб, стали підставою у встановленні в практиці укладання угод з цими об'єктами певних особливостей, що не є притаманними об'єкту інших об'єктів цивільного обороту.

Лізинг як явище та його форми, достатньо вивчалися як іноземними, так і українськими вченими. Так, за даними Т. В. Кірик протягом 1991—2011 рр. в Україні захищено 118 дисертацій на здобуття наукових ступенів кандидата і доктора наук, в назві яких міститься слово «лізинг», з них 98 робіт економічного напрямку, 12 робіт — юридичного, 1 — технічного та 7 робіт за напрямом державне управління [1]. Юридичний напрям включає праці І. Є. Якубівського [2], Н. В. Тараба [3], В. В. Кафарського [4], Д. С. Січко [5], В. С. Різник [6], О. С. Семерак [7], Ю. В. Ілларіонова [8], А. М. Юшко [9], І. П. Сафонова [10], О. О. Уханьової [11], А. Г. Барабаш [12], О. В. Трофімової [13], які присвячені дослідженню договору оперативного та фінансового лізингу; визначенню сутності поняття, правової природи та критеріїв класифікації договорів лізингу; правовій природі та правовому регулюванню лізингової діяльності в Україні та світі. Незважаючи на таку активність у дослідженні правниками лізингових

правовідносин лізингові договори в галузі повітряного права ними не розглядалися взагалі.

У цій статті ми зупинимося на визначенні змісту попередніх обов'язкових умов, виконання яких має наслідком передавання повітряного судна від лізингодавця до лізингоотримувача.

Встановлення певних умов (*conditio*) у договорі, через які ставиться в залежність настання чи ненастання в майбутньому певної події, було відоме ще римському праву. Використання таких умов у договорі лізингу повітряних суден є традиційним.

Попередні умови встановлюються для обох сторін і стосуються представлення документації. На додаток до цього лізингоодержувач також зобов'язаний здійснити обумовлені договором платежі (частину забезпечувального платежу та першої основної лізингової плати) та видати певні уповноваження лізингодавцю. Лише у разі виконання всіх зазначених у договорі обов'язкових попередніх умов у лізингодавця виникає обов'язок з передачі обладнання. Тому твердження Р. П. Логвинчук, що лізинговий договір вступає в силу з моменту підписання акта приймання-передачі обладнання [14], не відображує специфіки лізингу авіаційного обладнання. Лізинговий договір вступає в силу з моменту підписання для кожної сторони в частині виконання попередніх обов'язкових умов.

Частина забезпечувального платежу, що сплачується за договором, може бути перерахована на рахунок лізингодавця або на ім'я останнього на цю частину видається банківська гарантія або акредитив. Представлення зазначених банків-

ських інструментів має свої позитивні та негативні сторони як для лізингодавця, так і для лізингоодержувача. Так, для лізингоодержувача представлення банківської гарантії передбачає відсутність необхідності відволікати значні грошові ресурси на достатньо довгий час (час дії договору), хоча отримання банківської гарантії має наслідком сплату банку відповідної комісії. Лізингодавець має можливість зарахувати власне грошові кошти за гарантією або банківським акредитивом лише у разі невиконання лізингоодержувачем. У разі ж отримання грошової суми він може нею розпоряджатися з моменту отримання.

До попередніх обов'язків лізингоодержувача належить попереднє схвалення договору найвищим органом лізингоодержувача. Іноді така вимога дивує українських лізингоодержувачів, які зазначають, що статут їхнього підприємства не обмежує повноважень дирекції, органу, що діє за законом, представляти це підприємство та укладати від його імені зобов'язуючі угоди. Проте схвалення договору найвищим органом лізингоодержувача викликано наявністю в договорі лізингу особливого обов'язку (covenant) лізингоодержувача не змінювати складу власників часток (акцій) протягом дії договору лізингу. Зрозуміло, що рішення щодо виконання такого обов'язку може прийняти тільки орган, до компетенції якого належить прийняття рішень щодо цього.

Лізингоодержувач повинен представити лізингодавцю свої установчі документи, включаючи всі дані щодо бенефіціарів, менеджменту, фінансового стану та іншої інформації, яку лізингодавець може запросити від лізингоодержувача. Зазначена інформація може запитуватися на стадії підписання попереднього договору. Також лізингоодержувач представляє лізингодавцю копії всіх документів, що підтверджують його спеціальну правосуб'єктність: сертифікат експлуатанта, ліцензії на перевезення пасажирів та вантажу. Бажання лізингодавця отримати якнайбільше інформації щодо лізингоодержувача базується на небажанні лізингодавця нести відповідальність у випадку порушень, здійснених лізингоодержувачем, адже законодавство деяких країн передбачає обов'язок власника бути відповідальним за неналежну експлуатацію літака, якщо

він не доведе, що така експлуатація здійснювалася іншою особою.

Законодавство багатьох країн [15; 16] передбачає обов'язок їх експлуатантів узгодити договори лізингу з авіаційними властями на предмет дотримання безпеки польотів. Беручи зазначене до уваги, лізингоодержувач зобов'язаний узгодити текст договору лізингу з Державіаслужбою України. Як правило, до попередніх обов'язків лізингоодержувача входить представлення лізингодавцю доказів такого узгодження. Правила сертифікації експлуатантів, які передбачають обов'язок узгодження, не містять процедури такого узгодження та не передбачають обов'язок Державіаслужби представляти будь-які документи на підтвердження належного узгодження, що має наслідком для нещодавно створених перевізників доволі важкий та довгий процес узгодження договору. Для експлуатантів, що працюють на ринку України протягом тривалого часу та мають значний досвід у міжнародному перевезенні пасажирів (таких як «Аеросвіт», «МАУ», «Донбасаеро», «ВіндРоуз») та отриманні суден в лізинг, процес узгодження є швидким. Оскільки єдиним підтвердженням належного узгодження договору є реєстрація повітряного судна, що отримане за цим договором лізингу, іноді умову з узгодження договору переносять з розряду «попередніх» до розряду «послідовних» (conditions consequent).

Однією з обов'язкових попередніх умов договору оперативного лізингу є отримання лізингодавцем правового висновку (legal opinion) правника місця подальшої експлуатації літака щодо відповідності всіх умов лізингового договору вимогам права країни експлуатації літака, відсутності порушень лізингодавцем місцевого податкового, митного тощо законодавства [17], окреслення імперативних норм українського законодавства, що можуть обмежити застосування обраного сторонами права.

Договори лізингу передбачають обов'язок лізингоодержувача призначити в юрисдикції, обраній сторонами для вирішення спорів, процесуального агента (process agent). Проте таке призначення не надасть можливості уникнути формальностей щодо вручення повісток, передбачених Конвенцією про вручення за кордоном судових та позасудових документів у цивільних або комерційних

справах завдяки застереженням, здійсненим Україною [18], у разі розгляду спорів у державних судах. Проте, якщо сторони домовилися розглядати спори між ними в нейтральній юрисдикції, тобто не в юрисдикції місця знаходження лізингодавця, лізингоодержувач може вимагати виконання схожого попереднього обов'язку від лізингодавця, якщо його країна не зробила схожого з Україною застереження. Наявність такого процесуального агента може значно скоротити строки належного повідомлення лізингодавця щодо судового процесу, ініційованого українською авіакомпанією.

Представлення лізингоодержувачем сертифікатів страхування повітряного судна за видами страхування узгодженими сторонами та в узгодженій сумі є іншою попередньою умовою, без виконання якої у лізингодавця не виникає обов'язку з передачі обладнання. Включення цієї вимоги до числа попередніх обов'язків пов'язана з тим, що після постачання повітряного судна лізингоодержувачу останній може негайно здійснювати перегоночний політ з місця постачання до України. Для впевненості, що лізингоодержувач зможе нести відповідальність за вимогами будь-яких осіб після постачання літака, лізингодавець і вимагає представлення сертифікатів страхування в числі попередніх умов.

До виконання попередніх обов'язків належить представлення лізингоодержувачем таких документів:

1) лист до Євроконтролю з наданням права лізингодавцю контролювати рівень здійснюваних проплат за аеронавігаційні збори по експлуатації отриманого повітряного судна. Деякі лізингодавці хотіли б отримати повноваження на отримання інформації щодо належності сплати зборів по всіх судах, що експлуатуються лізингоодержувачем. Така інформація може ілюструвати фінансове положення лізингоодержувача. Проте лізингоодержувачі не завжди згодні надавати такі широкі повноваження лізингодавцям. Бажання лізингодавців мати інформацію щодо заборгованостей по всіх судах базується на ст. 39 (1) (b) Кейптаунської конвенції, яка передбачає право надавача громадських послуг заарештувати або затримати як літак, щодо якого не сплачені аеронавігаційні та аеропортові збори,

так і будь-який інший літак цього експлуатанта. У разі накладення арешту на літак, його звільнення можливе лише у разі повної сплати заборгованості. Якщо ж літак, наданий в експлуатацію експлуатанту, знаходиться у фінансуванні і є заставленим на користь фінансистів (кредиторів), таку заборгованість доведеться сплачувати або лізингодавцю, або самим фінансистам;

2) довіреність з дереєстрації повітряного судна з реєстру цивільних суден України. Така довіреність вимагається лізингодавцем незважаючи на той факт, що Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні [19] передбачають право власника здійснити таку дереєстрацію самостійно, хоча така дереєстрація буде мати наслідком неможливість отримати необхідне для експорту свідоцтво льотної придатності. Видачу довіреності можна розглядати як дань традиції, що склалася в галузі та базується на вимогах законодавства інших країн. У той самий час наявність такої довіреності дає більше впевненості лізингодавцю, що у разі суперечок з лізингоодержувачем він зможе самостійно експортувати повітряне судно. Лізингодавці вимагають безвідкличної довіреності. Проте чинне законодавство України не передбачає можливості видачі такої довіреності. Тож сторони повинні віднайти компроміс: або лізингоодержувач надає довіреність в Україні, або довіреність видається в країні, яка передбачає можливість видачі безвідкличних довіреностей. Варто зазначити, що лізингодавці віддають перевагу довіреностям, виданим безпосередньо виконавчим органом лізингоодержувача, а не особою, вповноваженою таким виконавчим органом. Оскільки відрадження директора лізингоодержувача разом з печаткою до іншої країни може бути дуже обтяжливим для лізингоодержувача, лізингодавці погоджуються приймати відкличні довіреності, видані в Україні;

3) безвідкличний дозвіл на зняття з реєстрації та експорт (irrevocable deregistration and export request authorization/IDERA), виданий у формі, передбаченій Кейптаунською конвенцією. Хоча Україна і не є учасницею цієї конвенції, лізингодавці схильні його мати на випадок ратифікації конвенції та можливості застосування такого дозволу.

До попередніх обов'язків лізингодавця

належить приведення загального стану повітряного судна на час постачання до узгоджених умов, якими, як правило, є:

1) повітряне судно повинно бути ретельно вимитим і прибраним та мати конфігурацію, затверджену лізингоодержувачем в плані розміщення пасажирів (LORA);

2) на повітряне судно повинні бути встановлені повні комплекти обладнання, деталей, аксесуарів, оснащення і запасного обладнання, які, як правило, встановлюються на повітряне судно для його тривалої експлуатації та служби, і повітряне судно (включаючи документи і записи, що його стосуються) має бути у стані, придатному для невідкладної експлуатації відповідно до вимог JAR-Ops 1 або Частини 121 Федерального регламенту з питань авіації (FAR) (якщо вони будуть застосовуватись), без будь-яких відмов або обмежень;

3) щодо повітряного судна отримано дійсне і необхідне для експорту свідоцтво льотної придатності, видане компетентними органами держави місця попередньої експлуатації судна, видане не раніше, ніж за 10 (десять) днів до дати постачання;

4) повітряне судно повинно бути придатним до експлуатації, а всі його системи повинні функціонувати в рамках вимог та лімітів заводу-виробника;

5) повітряне судно повинно відповідати вимогам всіх чинних розпоряджень та директив стосовно льотної придатності, що поширюються на дану модель повітряного судна з передбаченим строком збереження такої відповідності протягом строку, узгодженого сторонами, після запланованої дати постачання;

6) на повітряне судно повинні бути встановлені всі передбачені застосовними експлуатаційними бюлетенями продавця і заводу-виробника комплекти обладнання, безкоштовно отримані попереднім експлуатантом щодо повітряного судна, а якщо такі комплекти обладнання не встановлені, вони повинні бути безкоштовно надані лізингоодержувачу;

7) повітряне судно повинно мати зовнішнє оформлення за вимогами лізингоодержувача (йдеться про фарбування ліvreї літака згідно з фірмовим стилем лізингоодержувача та нанесення на корпус літака державного і реєстраційного знаків), якщо останній сплатив за таке оформлення відповідні кошти.

Отже, при укладенні договорів лізингу повітряного судна український лізингоодержувач повинен приділяти увагу тому, щоб попередні обов'язкові умови встановлювалися не тільки щодо нього, а й щодо лізингодавця, і саме для цього ми і визначили зміст таких вимог у цій статті.

ПРИМІТКИ

1. Кірик Т. В. Бібліометричний аналіз дисертаційних досліджень за ключовим словом «лізинг» в Україні / Т. В. Кірик // Вісник ЖДТУ. — 2011. — № 2 (56). — С. 101—104.

2. Якубівський І. Є. Договір фінансового лізингу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.03 / І. Є. Якубівський ; Львів. нац. ун-т імені Івана Франка. — Л., 2003. — 17 с.

3. Тараба Н. В. Зовнішньоекономічні угоди з комерційним фінансуванням : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.03 / Н. В. Тараба ; Київ. нац. ун-т імені Тараса Шевченка. — К., 2007. — 18 с.

4. Кафарський В. В. Інвестиційні договори в Україні: поняття, види, зміст, правове регулювання : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.03 / В. В. Кафарський ; НАН України. Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького. — К., 2006. — 20 с.

5. Січко Д. С. Правова природа лізингу в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.03 / Д. С. Січко ; Львів. нац. ун-т імені Івана Франка. — Л., 2006. — 19 с.

6. Різник В. С. Цивільно-правове регулювання лізингу в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.03 / В. С. Різник ; Київ. нац. ун-т імені Тараса Шевченка. — К., 2006. — 18 с.

7. Семерак О. С. Цивільно-правові аспекти регулювання та взаємного захисту іноземних інвестицій на практиці України, Угорщини, Польщі та Словаччини : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.03 / О. С. Семерак ; Київ. ун-т імені Тараса Шевченка. — К., 1999. — 19 с.

8. Ілларіонов Ю. В. Лізинг: організаційно-правові аспекти (на прикладі корпоративного управління) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.07 / Ю. В. Ілларіонов ; Нац. акад. внутр. справ України. — К., 2002. — 18 с.

9. Юшко А. М. Переведення на іншу роботу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.05 / А. М. Юшко ; Нац. юрид. акад. України імені Ярослава Мудрого. — Х., 2002. — 20 с.
10. Сафонов І. П. Правова регламентація державної підтримки аграрних товаровиробників : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.06 / І. П. Сафонов ; Нац. юрид. акад. України імені Ярослава Мудрого. — Х., 2007. — 20 с.
11. Уханьова О. О. Правова регламентація лізингу як засобу сприяння технічному прогресу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.04 / О. О. Уханьова ; Ін-т екон.-прав. дослідж. НАН України. — Донецьк, 2009. — 18 с.
12. Барабаш А. Г. Правове регулювання лізингових відносин в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.04 / А. Г. Барабаш ; НАН України. Ін-т екон.-прав. дослідж. — Донецьк, 2004. — 18 с.
13. Трофімова О. В. Правове регулювання лізингової діяльності : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.04 / О. В. Трофімова ; Київ. нац. ун-т імені Тараса Шевченка. — К., 2005. — 20 с.
14. Логвинчук Р. П. Стадії укладення договору лізингу [Електронний ресурс] / Р. П. Логвинчук // Держава і право. — Вип. 47. — Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/dip/2010_47/5-10.pdf.
15. Про затвердження Правил сертифікації експлуатантів: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 20.09.2005 р. № 684 // Офіційний вісник України. — 2005. — № 52. — Ст. 3375.
16. Commission Regulation (EC) No 859/2008 of 20 August 2008 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane. Official Journal of the European Union. 20.09.2008 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:254:0001:0238:EN:PDF>.
17. Advanced Contract and Opinion Practices under the Cape Town Convention. Cape Town Papers Series, Volume 2. The Legal Advisory Panel of the Aviation Working Group: Published by Hart Publishing. — 66 p.
18. Конвенція про вручення за кордоном судових та позасудових документів у цивільних або комерційних справах, до якої Україна приєдналася згідно із законом від 19.10.2000 р. № 2052-III // Офіційний вісник України. — 2000. — № 46. — 1 грудня. — Ст. 1974.
19. Про затвердження правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні : наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 31.01.2006 р. № 67 // Офіційний вісник України. — 2006. — № 8. — 7 березня. — Ст. 475.

Цират Анна. Предварительные обязательные условия (conditions precedent) договоров лизинга воздушных судов.

В статье анализируется содержание предварительных обязательных условий договоров лизинга самолетов.

Ключевые слова: вступление в силу, предварительные обязанности, лизингодатель, лизингополучатель.

Tsirat Anna. Conditions precedent in aircraft lease agreements.

The author analyses content of conditions precedents in aircraft lease agreements.

Key words: taking effect, preliminary liabilities, lessor, lessee.