

Цірат Г.В.*

ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ КОНВЕНЦІЇ ПРО МІЖНАРОДНІ ОБТЯЖЕННЯ ПЕРЕСУВНОГО ОБЛАДНАННЯ

As soon as Ukraine has signed but not ratified the Convention on International Interests in Mobile Equipment which is very important to receive an external financing by Ukrainian enterprises working in aviation sphere, an author has researched the history and the reasons of the Convention development.

Розвиток техніки та створення завдяки цьому складного дорого вартісного пересувного обладнання¹ вимагали отримання фінансових ресурсів на виготовлення та/або придбання такого обладнання. Проблеми захисту прав кредиторів при фінансуванні ними придбання дорого вартісного рухомого обладнання турбували міжнародну спільноту протягом тривалого часу. Щодо літаків ця турбота мала наслідком розроблення та прийняття Женевської конвенції про міжнародне визнання прав на повітряні судна 1948 року, учасниками якої на сьогодні є 89 країн світу.

Перші спроби встановлення однакового міжнародного режиму визнання прав державелів обтяжень були здійснені у 1977 році Комісією з міжнародної торгівлі ООН. За запитом Комісії професор Ульріх Дробніг з Інституту закордонного та міжнародного приватного права імені Макса Планка підготував дослідження положень, що стосуються забезпечувальних інтересів (обтяжень) в головних правових системах. За його висновком недоцільно розробляти конвенцію про однаковий закон, який передбачав би однакові норми матеріального та колізійного права, оскільки питання забезпечувальних інтересів є досить вузькоспеціальним. В якості альтернативи ним було запропоновано розробити типовий закон або типові правила, що знайшли б більшу підтримку міжнародної спільноти [1, с. 211-272]. Оскільки така альтернатива була підтриманою [2, с.17-18], робота в напрямку створення типових правил продовжилася і були розроблені тези змісту таких правил [3, с.100-107]. Проте після обговорення різних аспектів роботи над типовими правилами та можливістю їхнього сприйняття різними країнами було вирішено припинити роботу в цьому напрямку [4, с.10-11].

В 1988 році канадський член Управляючої ради Інституту уніфікації міжнародного приватного права (УНІДРУА), пан Сміт, запропонував включити в програму роботи УНІДРУА проведення дослідження щодо регулювання режиму забезпечення прав кредиторів в різних юрисдикціях в правочинах щодо придбання літаків, супутників, локомотивів та іншого дорого вартісного рухомого майна. Метою цього дослідження було з'ясування можливості встановлення однакових правил регулювання режиму забезпечення прав кредиторів при фінансуванні придбання рухомого майна, що має значну ціну, в міжнародних правочинах. Таке дослідження було проведено професором Роналдом Куммінгом та опубліковано УНІДРУА в його Огляді [5]. Результатом роботи професора Роналда Куммінга стали такі висновки.

* кандидат юридичних наук, доцент кафедри правознавства Університету сучасних знань (Київ)

¹ Під таким обладнання розуміється будь-яке обладнання, а також літаки, кораблі, локомотиви, супутники, тощо.

Професор Куммінг вважав, що законодавство різних країн не сприяє фінансуванню дорого вартісного обладнання, не є гнучким, передбачуваним та справедливим при порівнянні іноземного та національного обтяжень [5, с.181]. Такий його висновок базувався на тому, що загальнозживаним для країн права континентальної Європи є правило застосування принципу *lex situs* для вирішення питань права власності та інших речових прав, включаючи питання обтяження рухомого майна [6, с.329-330]. Такий самий принцип закладений і в українському праві (ст. 38 закону України «Про міжнародне приватне право» [7]). Проте, цей принцип не працює при регулюванні чинності та пріоритету обтяжень, якщо рухоме майно було заставлене в одній країні, потім перевезено в іншу країну і в цій іншій країні заставлене знову або продане, оскільки керуючись принципом *lex situs* суди другої та послідуєчих країн загалом визнавали обтяження, здійснені згідно до первісного *situs* за аналогією з правилами створення обтяження в країні суду або порівнювали на відповідність місцевим правилам договорів про надання забезпечення, здійснених в іншій країні. Це призводило до того, що існування обтяження, створеного згідно до первісного *situs* залежало від того, чи може іноземне обтяження бути пристосованим до законодавства нового *situs*. Така ситуація призводила до того, що держатель обтяження, яким був кредитор, не мав впевненості чи будуть визнані його права в інших країнах і якщо будуть визнані, чи буде мати він пріоритет перед іншими кредиторами.

В країнах Північної Америки застосовувався принцип місця реєстрації обладнання, якщо це стосувалося літаків та кораблів, або місцезнаходження боржника для регулювання питань чинності, пріоритету та виконання вимог щодо формалізації обтяження, тобто виконання певних дії щодо його оприлюднення. Зміна місця реєстрації або місцезнаходження боржника відбувається набагато рідше, аніж переміщення рухомого обладнання, отже кредитор має менше шансів стикнутися з проблемою невизнання його пріоритету за обтяженням. Так, наприклад, розділ 9 Одноманітного торговельного кодексу Сполучених Штатів [8, с.281] застосовується до будь-якого правочину, незалежно від його форми, якщо це стосується визнання того, що особа має інтереси власника в рухомому майні іншої особи як забезпечення належного платежу або виконання обов'язку. На думку професора Куммінга використання принципу місцезнаходження боржника надає більшу стабільність та передбачуваність, що є необхідною передумовою фінансування сучасного рухомого обладнання [5, с.147]. Виходячи з цього іноземне обтяження визнавалося чинним в новому *situs* до тих пір, поки воно не замінювалося на нове обтяження, здійснене згідно до законів цього нового *situs*.

Окремо було досліджено питання обтяження приналежностей літаків, до яких відносяться запасні частини та двигуни. Оскільки, як правило, такі приналежності є дорого вартісними їх власник може потребувати фінансування для їхнього придбання. Таке фінансування може бути отриманим під заставу придбаного обладнання. Таким чином, виникає ситуація, коли обтяжене обладнання, заставлене в інтересах однієї особи, встановлюється на інше обладнання, обтяжене в інтересах іншої особи. Згідно до законодавства деяких країн, якщо одне рухоме обладнання встановлене на інше, це первісне обладнання втрачає ознаки свого окремого існування, тобто стає постійною приналежністю, а особа, яка мала речові права в такому обладнанні, їх втрачає. Так наприклад, законодавство України в статті 186(2) ЦК України встановлює, що приналежність слідує за головною річчю, якщо інше не встановлено договором або законом. Оскільки в Україні немає окремого законодавства щодо головних речей та приналежностей, та у випадку не врегулювання сторонами в договорі долі дорого вартісної приналежності, вона буде слідувати долі літака. Згідно до законодавства інших країн окреме правове існування такого встановленого обладнання продовжується і відповідно права держателя обтяження зберігаються [8, с.282]. При визначенні застосовного права в таких ситуаціях необхідно з'ясу-

вати: (I) чи втрачає встановлене обладнання статус окремо існуючого; (II) чи має обладнання характеристики рухомого обладнання чи рухомого майна; (III) чинність обтяження на встановлене обладнання; (IV) застосовне право до правовідносин між держателем обтяження на встановлене обладнання та держателем обтяження або власником головного обладнання. В контексті описаного пропонувалося врегулювати питання полегшення визнання прав обтяжувача в приналежностях в міжнародному договорі [5, с.175].

На базі зазначених висновків секретаріат УНІДРУА підготував опитувальник, який було розповсюджено в підприємницьких та фінансових колах [9]. Результати проведеного опитування були представлені на 70 сесію Управляючої ради УНІДРУА в травні 1991 року [10].

Проведене опитування свідчило про необхідність проведення подальшої роботи та наявність певних складнощів в підготовці однакових правил (uniform rules). Тим не менш, починаючи з 1995 року, розпочалася робота з підготовки Конвенції про міжнародні обтяження пересувного обладнання. Робота велася робочою групою підкомітету з підготовки проекту Конвенції. До роботи цієї робочої групи долучилися й інші організації. Так, компанії Airbus Industries та The Boeing створили авіаційну робочу групу (Aviation Working Group, AWG)², яка приймала активну участь в розробці проекту Конвенції шляхом представлення меморандумів. IATA долучилася до роботи над Конвенцією в 1997 році, представивши разом з авіаційною робочою групою спільні пропозиції, тобто стало зрозумілим що фінансування літаків має свої особливості, які повинні відображатися в Конвенції, або іншому документі. Усвідомлення цього привело до створення міжвідомчої робочої групи для опрацювання проекту Протоколу з питань, специфічних для авіаційного обладнання, очолюваної Джеффри Вулом (Jeffrey Wool).

Рада ІКАО на 152 сесії в грудні 1997 року прийняла рішення про включення до загальної програми роботи правничого комітету ІКАО питання щодо міжнародних обтяжень пересувного обладнання (авіаційного обладнання), а на 32 сесії Асамблеї ІКАО у вересні-жовтні 1998 року було прийнято рішення про надзвичайну важливість цього питання і необхідність для правничого комітету зосередитися саме на цих питаннях.

Особливу увагу було приділено питанням створення міжнародного реєстру міжнародних обтяжень авіаційного обладнання, які опрацьовувалися спеціально створеною робочою групою.

Такі спільні зусилля мали результатом підготовку остаточного проекту тексту Конвенції про міжнародні обтяження пересувного обладнання та Протоколу вже в квітні 2000 року, який був затверджений рішенням Управляючої ради УНІДРУА на 79 сесії [11]. В листопаді цього ж року на 161 сесії Ради ІКАО було прийнято рішення про розповсюдження проекту тексту Конвенції та Протоколу між договірними державами та міжнародними організаціями. До таких міжнародних організацій, серед інших, відносилися Африканська комісія з цивільної авіації, Авіаційна робоча група, Євроконтроль, Європейське співтовариство, Гаазька конференція з міжнародного приватного права, Міжнародна повітряна транспортна асоціація (IATA), Міжурядова організація з міжнародного перевезення вантажів залізницею (OTIF), Міжнародна організація мобільних супутників, Залізнична робоча група, Космічна робоча група та Організація Об'єднаних Націй в особі її комітету з питань мирного використання відкритого простору (United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (UN/COPUOS) [12, с.63].

Дипломатична конференція була проведена в Кейп Тауні в листопаді 2001 року, на якій Конвенцію про міжнародні обтяження пересувного обладнання та Протокол щодо

² Сьогодні Aviation Working Group, AWG, представляє собою недержавну неприбуткову організацію, членами якої є найбільші виробники авіаційної техніки, лізингові компанії та фінансові інституції.

авіаційного обладнання було відкрито до підписання. Конвенцію було підписано п'ятьма мовами: англійською, німецькою, французькою, іспанською та російською [13].

Згідно з офіційним перекладом Конвенції на російську мову назва Конвенції (Convention on International Interests in Mobile equipment) та її ключове поняття «international interests» були перекладені на російську мову як «Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования» та «международные гарантии» відповідно. Ми вважаємо, що українська мова має більш підходящий переклад поняття «interests», а саме «обтяження» і такий переклад більш адекватно передає смислове навантаження поняття «interests», ніж «гарантія».

Серед країн, що підписали Конвенцію була й Україна. Проте, незважаючи на значний час, що пройшов після підписання Україна її так і не ратифікувала. Ратифікація Україною Конвенції призведе до створення умов, за якими фінансисти будуть впевнені, що фундаментальні при укладенні угод з майнового фінансування принципи додержані в Україні. Це надасть українським підприємствам – перевізникам або виробникам – більш широкого доступу до фінансування, що є особливо важливим зараз. Завдяки цьому українські перевізники будуть мати модерний повітряний флот, а українські виробники авіаційного обладнання зможуть розширити своє виробництво.

1. Правовые принципы, регулирующие обеспечительные интересы. Приложение к Докладу Генерального секретаря: исследование об обеспечительных интересах (A/CN.9/131). Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, 1977 год, том VIII. – р. 211-272.
2. Report of the United Nations Commission on International Trade on the work of its twentieth session. Vienna, 18-29 June 1979 (A/34/17) yearbook of the United Nations Commission On International Trade Law, 1979, Volume X. – р.17-18.
3. Доклад Генерального секретаря: обеспечительные интересы; практическая возможность разработки единообразных правил для использования в финансировании торговли (A/CN.9/165). Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, 1977 год, том X. – р. 100-107.
4. Report of the United Nations Commission on International Trade on the work of its twentieth session. New York, 14-25 July 1980 (A/35/17) yearbook of the United Nations Commission On International Trade Law, 1980, Volume XI. – р.10-11.
5. International Regulation of Aspects of Security Interests In Mobile Equipment. By Ronald C.C. Cuming. Uniform Law Review. Biannual. Part I, 1990. UNIDROIT. – 536 p.
6. Чешир и Норт. Международное частное право. - С. 329-330.
7. Закон України «Про міжнародне приватне право» N 2709-IV від 23 червня 2005р. Офіційний вісник України, 2005, N 29 (05.08.2005), ст. 1694.
8. Записка Секретариата по Разделу 9 Единообразного торгового кодекса Соединенных штатов Америки (A/CN.9/132). Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, 1977 год, том VIII. – с. 289.
9. The activity of the International Institute for the Unification of Private Law by Malcolm Evans. Summary of the Report of the Secretary-General to the 70th session of the Governing Council of Unidroit. Uniform Law Review. Biannual. Part I, 1991. UNIDROIT. - p. 19. Study LXXII-Doc. 2.
10. The activity of the International Institute for the Unification of Private Law by Malcolm Evans. Summary of the Report of the Secretary-General to the 71st session of the Governing Council of Unidroit. Uniform Law Review. Biannual. Part II, 1991. UNIDROIT. - p. 15-16. Study LXXII-Doc. 3.

11. Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol Thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment. Official Commentary by Professor Sir Roy Goode CBE, QC as approved for distribution by the UNIDROIT Governing Council pursuant to Resolution No. 4 adopted by the Cape Town Diplomatic Conference. Rome, September 2002. – p. 363.
12. Martin J. Stanford. Alexandre de Fontmichel. Overview of the current situation regarding the preliminary draft Space Property Protocol and its examination by COPUOS. Uniform Law review/Revue de droit uniforme, (2001). P. 63.
13. Diplomatic Conference to adopt a mobile equipment convention and an aircraft protocol. Acts and Proceedings. Rome 2006.-925 p.