

# Кейптаунская конвенция и авиационное финансирование в Узбекистане: правовая основа и практическая реализация

Шарипов Атабек  
Партнер

Алимходжаев Шахзод  
Старший юрист

Максудов Махмуджон  
Младший юрист

## Кейптаунская конвенция и авиационное финансирование в Узбекистане: правовая основа и практическая реализация

### 1. Экономико-правовые предпосылки применения Кейптаунской конвенции в Узбекистане

В настоящее время авиационная отрасль Республики Узбекистан проходит активный этап реформирования, сопровождающийся обновлением парка воздушных судов, расширением маршрутной сети и усилением интеграции в международный рынок авиаперевозок. Данные процессы обуславливают возрастающую роль внешнего финансирования и лизинговых механизмов в структуре развития национального сектора.

Масштаб модернизации подтверждается конкретными инвестиционными решениями ведущих узбекских авиаперевозчиков. В частности, авиакомпания Uzbekistan Airways заключила твердый контракт с компанией Boeing на поставку 14 широкофюзеляжных самолетов Boeing 787-9 Dreamliner с дополнительным опционом ещё на 8 воздушных судов данного типа. Поставки запланированы с 2031 года и являются частью долгосрочной программы модернизации флота и развития дальнемагистральных перевозок. Указанная сделка представляет собой крупнейшее единовременное приобретение воздушных судов в истории национального авиаперевозчика и направлена на усиление трансконтинентальных маршрутов, включая направления в Северную Америку, Европу и Азиатско-Тихоокеанский регион.

Параллельно реализуется программа обновления среднемагистрального сегмента. Uzbekistan Airways подписала соглашение о намерениях с ICBC Aviation Leasing на поставку двух Airbus A321neo на условиях аренды (лизинга) с поставкой в 2027-2028 годах. К 2028 году парк данного типа планируется увеличить до 15 единиц. Расширение сотрудничества с международными лизинговыми компаниями свидетельствует о стратегической ориентации перевозчика на использование международных механизмов авиационного финансирования.

Аналогичная тенденция наблюдается и у частных перевозчиков. Авиакомпания Qanot Sharq заключила соглашение с Air Lease Corporation на аренду (лизинг) пяти Airbus A321neo (включая версии XLR и LR) с поставкой в 2026-2027 годах, что позволит расширить географию полётов в Европу, на Ближний Восток и в Азию. Centrum Air (в структуре Centrum Holding) подписала арендные (лизинговые) соглашения с AerCap на поставку двух Airbus A321neo в 2027 году, что свидетельствует о вовлеченности ведущих мировых лизинговых компаний в развитие узбекского авиационного рынка.

GRATA International Uzbekistan в последние пару лет также активно участвовала в пополнении национального авиапарка, сопровождая иностранных арендодателей – Avolon, CALC, SMBC AVIATION CAPITAL LIMITED, Nordic Aviation Capital, Titan Aircraft Leasing в вопросах местного законодательства, а именно, заключения договоров аренды самолетов и связанных с ними финансовых сделок. Начиная с 2023 года, мы стали свидетелями передачи узбекским авиакомпаниям на правах аренды около 25 самолетов: грузовых и пассажирских Boeing, различных спецификаций Airbus A320 и A321, ATR 72-600 и других.

Таким образом, развитие авиационного сектора Республики Узбекистан характеризуется не эпизодическими поставками, а системным расширением флота как государственными, так и частными авиаперевозчиками. Учитывая высокую капиталоемкость авиационной отрасли, реализация указанных проектов невозможна без привлечения долгосрочного трансграничного финансирования, структурируемого с использованием международных лизинговых и кредитных механизмов.

В этих условиях формирование эффективного и предсказуемого правового режима защиты прав кредиторов и арендодателей приобретает ключевое значение для устойчивого развития национального авиационного сектора.

В данном контексте присоединение Республики Узбекистан к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, принятой 16 ноября 2001 года (далее – **«Кейптаунская конвенция»**) и Протоколу по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции, вступившей в силу 1 марта 2006 года (далее – **«Протокол»**) следует рассматривать не как формальный акт участия в международном договоре, а как стратегический шаг, направленный на институциональную адаптацию национальной правовой системы к механизмам международного авиационного финансирования и повышение инвестиционной привлекательности узбекской юрисдикции. С практической точки зрения основная ценность Кейптаунской конвенции для Узбекистана заключается в создании правовой инфраструктуры, обеспечивающей снижение юридических рисков международных кредиторов и арендодателей, посредством внедрения автономного института международной гарантии, функционирующего независимо от национальных систем вещного права и регистрации.

## 2. Правовое и институциональное значение ратификации Кейптаунской конвенции для Узбекистана

### *Присоединение к Конвенции и нормативная основа*

Узбекистан присоединился к Кейптаунской конвенции 31 января 2018 года, а её положения вступили в силу для государства 1 мая 2018 года. Правовым основанием присоединения стал Закон Республики Узбекистан № ZRU-453 от 28 декабря 2017 года.

Практическая имплементация Кейптаунской конвенции в Узбекистане была дополнительно обеспечена принятием подзаконных нормативных актов авиационных органов. В частности, Инструкция Агентства гражданской авиации Республики Узбекистан № 75 от 19 июля 2019 г. «О порядке регистрации, отзыва и других действий в отношении безотзывного полномочия на отмену регистрации и запроса на экспорт» (далее – **«Инструкция № 75»**) установила порядок регистрации и реализации механизма IDERA, а также процедуры deregistration и экспорта воздушных судов. При этом Агентство гражданской авиации Республики Узбекистан (далее –

**«Агентство «Узавиация»**), выступающее уполномоченным государственным регулятором в сфере гражданской авиации, играет ключевую роль в реализации указанных процедур. Принятие Инструкции № 75 свидетельствует о стремлении государства обеспечить не только формальное признание положений Кейптаунской конвенции, но и их практическую применимость в национальной правовой системе.

### *Декларации Республики Узбекистан при присоединении к Конвенции*

Особое значение для оценки уровня имплементации Кейптаунской конвенции имеет анализ деклараций, сделанных Республикой Узбекистан при присоединении к Кейптаунской конвенции и Протоколу. Узбекистан принял ряд ключевых положений, направленных на усиление защиты прав кредиторов.

*Во-первых*, Узбекистан заявил о применении статьи VIII Протокола, предусматривающей возможность выбора применимого права сторонами авиационной сделки. Это положение обеспечивает гибкость правового регулирования международных авиационных сделок и соответствует практике международного финансового рынка.

*Во-вторых*, Республика Узбекистан приняла положения статьи XI Протокола в редакции Alternative A, регулирующие порядок обращения взыскания на авиационные объекты в случае неплатёжеспособности должника. При этом установленный период ожидания (waiting period) составляет 60 дней.

Выбор Alternative A свидетельствует о стремлении государства обеспечить высокий уровень правовой защиты кредиторов, поскольку данная модель предполагает более жёсткие обязательства должника по возврату объекта финансирования.

*В-третьих*, Узбекистан признал механизм **IDERA** (Irrevocable Deregistration and Export Request Authorisation), закреплённый в статье XIII Протокола. Признание IDERA является одним из ключевых элементов практического применения Кейптаунской конвенции, поскольку оно обеспечивает кредитору или арендодателю возможность инициировать процедуру deregistration и экспорта воздушного судна без необходимости получения дополнительного согласия должника.

*В-четвёртых*, Узбекистан сделал декларацию в соответствии с пунктом 2 статьи 54 Конвенции, разрешающую применение внесудебных мер защиты прав кредитора в случаях, когда Конвенция не требует обязательного обращения в суд. Данное положение формирует нормативную основу для реализации принципа внесудебных способов защиты прав кредитора (self-help remedies), который является одним из ключевых преимуществ Кейптаунской конвенции с точки зрения международных кредиторов.

Кроме того, Узбекистан заявил о применении статьи X Протокола, устанавливающей ускоренные процедуры предоставления временных мер защиты прав кредитора (speedy relief). В частности, сроки предоставления таких мер составляют не более 10 дней для определённых категорий средств защиты и не более 30 дней для иных мер.

Анализ указанных деклараций позволяет сделать вывод о том, что Республика Узбекистан приняла максимально широкий набор обязательств, предусмотренных Кейптаунской конвенцией и Протоколом. С точки зрения формальной имплементации международных

стандартов правовой защиты кредиторов Узбекистан может быть отнесён к юрисдикциям с высоким уровнем соответствия требованиям Конвенции.

### *Приоритет международного права*

Важным элементом правового режима применения Кейптаунской конвенции в Узбекистане является закрепление принципа приоритета международных договоров над национальным законодательством в сфере авиационной деятельности. В соответствии со статьёй 2 Воздушного кодекса Республики Узбекистан положения международного договора имеют преимущественную силу в случае противоречия с нормами национального права.

Данное положение формирует нормативную основу для прямого применения механизмов Кейптаунской конвенции в национальной правовой системе и обеспечивает их интеграцию в практику регулирования авиационных отношений.

### **3. Кейптаунская конвенция как фактор повышения инвестиционной привлекательности авиационного сектора Узбекистана**

В международной практике участие государства в Кейптаунской конвенции рассматривается как ключевой показатель инвестиционной привлекательности юрисдикции, поскольку эффективность защиты международных гарантий напрямую влияет на условия и стоимость авиационного финансирования.

Для Узбекистана, где авиационная отрасль традиционно опирается на лизинговые модели и внешние источники капитала, Кейптаунская конвенция выступает не только международным договором, но и системообразующим элементом правового режима авиационного финансирования, формируя предсказуемую правовую среду для участников авиационных сделок.

### **4. Требования, устанавливаемые законодательством Республики Узбекистан, к договорам аренды воздушных судов**

Несмотря на наличие развитого международно-правового механизма защиты прав кредиторов, предусмотренного Кейптаунской конвенцией, реализация авиационных сделок в Узбекистане во многом определяется нормами национального законодательства и административными процедурами. Это обуславливает необходимость анализа правовых особенностей заключения договоров аренды воздушных судов в узбекской юрисдикции, являющихся основным правовым инструментом приобретения и эксплуатации воздушных судов, что обуславливается высокой стоимостью авиационной техники.

#### *Общее правовое регулирование аренды воздушного судна*

Договор аренды воздушного судна в Республике Узбекистан регулируется общими нормами гражданского законодательства, включая положения Закона Республики Узбекистан от 19.11.1991 № 427-XII «Об аренде» (далее – **«Закон об аренде»**). При этом специального нормативного акта, устанавливающего особые требования именно к аренде воздушных судов, законодательство не содержит.

Общие нормы предусматривают, что договор аренды должен определять существенные условия, связанные с предметом договора, сроком аренды, размером и порядком внесения арендной платы, порядком передачи и возврата имущества, а также распределением обязанностей по его содержанию и ремонту.

Однако в случае, если договор аренды подчиняется иностранному праву, как показывает практика, указанные требования национального законодательства формально не подлежат обязательной имплементации, за исключением норм, имеющих императивный характер и подлежащих применению независимо от избранного сторонами права. Вместе с тем, с практической точки зрения, большинство положений, предусмотренных узбекским правом, корреспондируют стандартной структуре международных авиационных арендных соглашений (lease agreements), что позволяет сторонам без существенных затруднений учитывать национальные требования при структурировании сделки.

### *Формальные требования и валютное регулирование*

Помимо указанных требований, узбекское законодательство предусматривает ряд формальных условий к договорам аренды воздушных судов, обусловленных нормами валютного и внешнеторгового регулирования. В частности, договор должен быть заключён в письменной форме и надлежащим образом подписан сторонами.

Договоры аренды воздушных судов, заключаемые с иностранными юридическими лицами, квалифицируются в качестве внешнеторговых контрактов и, соответственно, подлежат приведению в соответствие с требованиями Постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан от 14 мая 2020 г. № 283 «О мерах по дальнейшему совершенствованию мониторинга внешнеторговых операций в Республике Узбекистан» (далее – **«Постановление № 283»**).

### *Требования к содержанию договора аренды воздушного судна*

В соответствии с Постановлением № 283 договор, заключённый на иностранном языке, подлежит переводу на государственный язык (узбекский). Вместе с тем сложившаяся практика допускает использование русского языка либо двуязычных текстов договоров, что отражает специфику международных авиационных сделок. Договор должен содержать преамбулу, сведения о сторонах, место и дату заключения, предмет договора, условия передачи воздушного судна, сроки исполнения обязательств, общую стоимость договора и порядок её расчёта, условия оплаты, страну происхождения объекта договора, а также реквизиты сторон и отражать иные минимальные требования к содержанию.

### *Регистрация в ЕЭИСВО и валютный контроль*

Дополнительным требованием, установленным Постановлением № 283, является регистрация договоров аренды в Единой электронной информационной системе внешнеторговых операций (далее – **«ЕЭИСВО»**). В случае внесения изменений в условия договора такие изменения оформляются дополнительным соглашением и подлежат регистрации в ЕЭИСВО в порядке, аналогичном регистрации основного договора.

Помимо регистрации в ЕЭИСВО законодательство Республики Узбекистан не предусматривает иных обязательных форм государственной регистрации договоров аренды воздушных судов. Вместе с тем такие договоры подлежат представлению в обслуживающий банк в рамках процедур валютного контроля до осуществления трансграничных платежей по соответствующим соглашениям.

### *Взаимодействие с Агентством «Узавиация»*

Кроме того, на практике договоры аренды воздушных судов также предоставляются в Агентство «Узавиация» в рамках процедур, связанных с получением и переоформлением эксплуатационных и регистрационных документов на воздушное судно. Указанное представление не носит характера государственной регистрации договора как таковой, однако фактически является элементом административного сопровождения эксплуатации воздушного судна в национальной юрисдикции.

При этом действующее законодательство не предусматривает обязательной регистрации сделок с воздушными судами (включая договоры аренды) в государственном реестре воздушных судов, что отличает узбекскую модель правового регулирования от ряда иных юрисдикций.

### *Особенности договоров аренды с государственными компаниями*

Отдельного внимания заслуживает специфика заключения договоров аренды воздушных судов в случаях, когда арендаторами выступают государственные компании, в частности АО «Uzbekistan Airways» и ООО «Uzbekistan Helicopters».

Договоры, заключаемые государственными компаниями, подлежат прохождению экспертизы и согласованию со стороны Государственного унитарного предприятия «Центр комплексной экспертизы проектов и импортных контрактов» при Министерстве экономики и финансов Республики Узбекистан (далее – **«Центр»**), а также регистрации в нем, в соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 25.07.2022 № ПП-332 «О мерах по дальнейшему совершенствованию порядка проведения экспертизы предпроектной документации инвестиционных и инфраструктурных проектов, закупочной документации по тендеру, технического задания на государственную закупку и договоров» (далее – **«Постановление № 332»**). Указанный орган осуществляет правовую, экономическую и техническую экспертизу условий соглашений, включая их соответствие требованиям национального законодательства, валютного регулирования и внешнеторговой политики государства.

Процедура согласования предполагает предварительный анализ проекта договора Центром до его подписания. При этом Постановление № 332 устанавливает определённые требования к содержанию договоров, заключаемых государственными компаниями с иностранными контрагентами, включая необходимость отражения ключевых коммерческих и финансовых условий сделки. После заключения договора при условии получения предварительного одобрения Центра государственная компания обязана в установленный срок (в течение одного месяца) представить подписанный договор в Центр для регистрации и подтверждения соответствия ранее согласованным условиям с целью получения финального положительного заключения Центра. Нарушение указанного требования фактически влечёт невозможность реализации договора в части исполнения обязательств и осуществления платежей. Аналогичный порядок применяется и в отношении дополнительных соглашений к договору.

При этом практика заключения авиационных сделок с участием государственных компаний показывает, что их инициирование и реализация зачастую осуществляются в рамках решений и поручений Кабинета Министров Республики Узбекистан, что обуславливает дополнительный уровень административного контроля за условиями и параметрами соответствующих соглашений. Более того, такие сделки также требуют прохождения процедур государственных закупок. Применимость законодательства о государственных закупках в данном контексте обусловлена тем, что государственные авиакомпании выступают государственными заказчиками и осуществляют приобретение товаров и услуг в рамках своей хозяйственной деятельности, а также нередко реализуют проекты, предусмотренные государственными программами или решениями Президента и Кабинета Министров Республики Узбекистан.

Важно отметить, что процедура получения согласования Центра является сложной и многоэтапной, что существенно увеличивает сроки заключения авиационных сделок. Необходимость прохождения данной процедуры фактически формирует дополнительный административный барьер для реализации международных авиационных проектов.

## 5. Обеспечительные механизмы (Securities) в авиационных сделках в Республике Узбекистан

Описанные административные процедуры и регуляторные механизмы определяют не только порядок заключения авиационных сделок в Узбекистане, но и специфику распределения рисков между участниками таких сделок. В этих условиях особое значение приобретает правовой режим обеспечительных механизмов, направленных на защиту интересов кредиторов и арендодателей. Анализ системы обеспечительных прав (securities) в авиационных сделках позволяет выявить, в какой степени право Узбекистана обеспечивают реальную эффективность защиты прав кредиторов.

### *Общая характеристика обеспечительных прав*

Стоит отметить, что узбекское законодательство не содержит специальных норм, регулирующих обеспечительные меры применительно исключительно к воздушным судам. Соответственно, к таким отношениям применяются общие положения гражданского законодательства об обеспечении обязательств, включая залог, уступку прав требования и иные договорные конструкции.

Право Узбекистана признает обеспечительные права кредиторов по авиационным соглашениям. Данные права подлежат защите, включая права, которые реализуются через такие инструменты, как уступка прав в целях обеспечения (security assignment), залог, в том числе и ипотека, а также субординация прав (subordination of rights).

### *Уступка прав в целях обеспечения (Security Assignment)*

В международной практике авиационных сделок одним из ключевых обеспечительных механизмов является *уступка прав в целях обеспечения (security assignment)*, включая уступку прав и выгод по договору аренды воздушного судна, а также прав по сопутствующим соглашениям, в пользу security trustee, действующего в интересах кредитора или группы кредиторов.

С точки зрения узбекского законодательства, уступка сама по себе не признается самостоятельной формой обеспечения обязательств. В результате, конструкция security assignment квалифицируется в качестве условной уступки прав требований, которая начинает работать при наступлении определенных обстоятельств, в частности событий дефолта (events of default).

Несмотря на отсутствие прямого нормативного закрепления, уступка прав в целях обеспечения в целом допускается узбекским правом. Как правило, такие соглашения заключаются между иностранными субъектами (например, арендодателем и security trustee) и подчиняются иностранному праву. Узбекское законодательство признаёт автономию воли сторон в выборе применимого права, вследствие чего такие соглашения, как правило, должны признаваться действительными и подлежащими применению в соответствии с их governing law.

Вместе с этим, узбекское законодательство не предписывает специальных требований в плане формы уступки права в целях обеспечения, за исключением того, что уступка должна производиться в той же форме, что и основной договор аренды. Согласие арендатора на уступку права требования в целом не требуется, если только обратное не прописано в самом договоре. Тем не менее, уведомление арендатора об уступке прав имеет существенное практическое значение, поскольку в отсутствие такого уведомления новый кредитор несет риск неблагоприятных последствий, включая право арендатора продолжать исполнение обязательств первоначальному кредитору до получения надлежащего уведомления, что закрепляется в статье 316 Гражданского кодекса Республики Узбекистан.

Практика авиационных сделок в Узбекистане свидетельствует о применении механизмов security assignment в отношении договоров аренды. В частности, такие уступки нередко оформляются в форме трехсторонних соглашений (tri-partite deeds) между арендодателем, security trustee и узбекским арендатором, что полностью отражает требования Узбекского законодательства. В случаях, когда арендатором выступает узбекская государственная компания, соответствующие соглашения подлежат рассмотрению и согласованию с Центром, а также подлежат регистрации в ЕЭИСВО независимо от того является узбекский контрагент государственным предприятием или нет.

### ***Уступка прав по договорам страхования и перестрахования (AOI/AOR)***

Кроме того, распространенными механизмами в авиационных сделках являются конструкции *уступки прав по договорам страхования (assignment of insurances (AOI))* и *уступки прав по договорам перестрахования (assignment of reinsurances (AOR))*. Для обеспечения их эффективности, как правило, следует указать арендодателя в качестве дополнительного выгодоприобретателя (second beneficiary) в страховом полисе, заключить трехстороннее соглашение об уступке прав по договорам страхования, а также зарегистрировать соответствующие соглашения в ЕЭИСВО.

Несмотря на отсутствие сформированной судебной практики по принудительному исполнению указанных механизмов, их широкое использование в авиационных сделках последних лет позволяет сделать вывод о том, что при условии надлежащего оформления AOI/AOR и security assignment в целом могут функционировать в рамках узбекского правопорядка.

## *Залог как способ обеспечения*

Классическим способом обеспечения обязательств в праве Республики Узбекистан является институт *залога*, включая ипотеку. В соответствии с Законом Республики Узбекистан от 1 мая 1998 г. № 614-1 «О залоге» (далее – **«Закон о залоге»**) предметом залога может выступать любое имущество, включая вещи и имущественные права (требования), за исключением объектов, изъятых из гражданского оборота, а также требований, неразрывно связанных с личностью кредитора и не подлежащих уступке в силу закона.

Несмотря на наличие нормативной базы, применение залоговых механизмов в авиационных сделках в Республике Узбекистан имеет ограниченный характер. Это обусловлено тем, что воздушное судно, находящееся в эксплуатации у местной авиакомпании, не является её собственностью и, соответственно, не может выступать предметом залога по обязательствам такого оператора. Кроме того, национальный реестр воздушных судов не выполняет функции реестра вещных прав и не предназначен для фиксации обеспечительных прав или сделок в отношении воздушных судов. В Узбекистане залог самолета в основном применяется в случаях, когда местные авиакомпании (в основном государственные) выкупают соответствующее воздушное судно за кредитные средства местных узбекских банков и потом передают закупленные самолеты в залог своих платежных обязательств. При этом, узбекское законодательство никак не ограничивает иностранных арендодателей в их праве передавать в залог принадлежащие им самолеты, которые эксплуатируются узбекскими авиакомпаниями, в пользу иностранных кредиторов по иностранному праву.

## *Субординация прав (Subordination of Rights)*

В дополнение к указанным механизмам в международной практике авиационного финансирования широко используется договорная *субординация прав (subordination of rights)*. Данная конструкция представляет собой соглашение между участниками авиационной сделки, устанавливающее договорный приоритет требований различных кредиторов или участников структуры финансирования.

Суть субординации заключается в том, что определённые права или требования сторон по авиационным соглашениям признаются вторичными по отношению к правам иных участников сделки. Подобные положения особенно распространены в структурах, предусматривающих передачу воздушного судна по цепочке договоров аренды или субаренды.

С точки зрения узбекского законодательства субординация прав носит договорный характер и основывается на принципе свободы договора. Подобные соглашения, как правило, регулируются иностранным правом, которое прямо предусматривает возможность установления договорной субординации требований. В условиях трансграничных авиационных сделок это позволяет эффективно распределять риски между участниками финансирования без необходимости создания дополнительных вещно-правовых обеспечительных конструкций в национальной правовой системе.

Следует отметить, что субординация прав не заменяет механизмов защиты кредиторов, предусмотренных Кейптаунской конвенцией. Напротив, она выполняет вспомогательную функцию, регулируя внутренние отношения между участниками финансирования, тогда как

приоритет прав в отношении самого воздушного судна определяется системой регистрации международных гарантий в Международном реестре в соответствии с положениями Кейптаунской конвенции и Протокола.

## 6. Права удержания (Rightsof Detention) в отношении воздушных судов в Узбекистане

Вопрос наличия прав удержания и иных не основанных на соглашении прав третьих лиц (non-consensual rights) традиционно рассматривается как один из факторов юридического риска в авиационном финансировании. Узбекское гражданское законодательство предусматривает общее право кредитора удерживать имущество должника до исполнения обязательства. По своей правовой природе данный механизм близок к possessory lien и может применяться в отношении задолженности по аэропортовым сборам, наземному обслуживанию или поставкам авиационного топлива.

Вместе с тем национальное законодательство не содержит детально разработанного правового режима удержания именно воздушных судов, находящихся в аренде. Нормы об удержании сформулированы применительно к «имуществу должника», что оставляет открытым вопрос о возможности их применения к воздушным судам, принадлежащим третьему лицу (арендодателю), но находящимся в эксплуатации авиакомпании-арендатора. Сформированной судебной практики по данному вопросу в Узбекистане на сегодняшний день не наблюдается.

### *Судебный арест воздушных судов*

Аналогичная неопределённость может возникать и в отношении применения мер судебного ареста воздушных судов. Поскольку процессуальное законодательство предусматривает возможность наложения ареста на имущество должника в рамках обеспечительных мер, на практике может возникнуть вопрос о допустимости применения таких мер в отношении воздушных судов, принадлежащих третьим лицам, но находящихся в распоряжении должника. Дополнительную сложность представляет отсутствие в национальном законодательстве специального процессуального режима ареста воздушных судов, в связи с чем соответствующие вопросы регулируются общими нормами обеспечительных мер. Отсутствие устоявшейся судебной практики по данным вопросам затрудняет однозначную оценку соответствующих правовых рисков.

### *Роль Кейптаунской конвенции*

В этих условиях ключевое значение для регулирования вопросов задержания и возврата воздушных судов в узбекской юрисдикции приобрела Кейптаунская конвенция. Она фактически формирует основной международно-правовой режим detention авиационных объектов при дефолте по договорам аренды.

В соответствии со статьёй 10 Кейптаунской конвенции при нарушении обязательств по договору аренды кредитор вправе прекратить договор и получить владение или контроль над объектом либо обратиться за соответствующим судебным распоряжением.

Особое значение имеет декларация Республики Узбекистан по пункту 2 статьи 54 Кейптаунской конвенции, согласно которой все средства защиты кредитора, не требующие

прямого судебного вмешательства по тексту Кейптаунской конвенции, могут осуществляться без обращения в суд и без получения судебного разрешения. Такая декларация формирует правовую основу для внесудебного удержания и возврата воздушных судов.

### *Практика реализации механизмов Кейптаунской конвенции в Узбекистане*

Практика подтверждает, что предусмотренные Кейптаунской конвенцией механизмы носят не формальный характер. В частности, в случае с печально известной Panorama Airways, связанным с неисполнением данной авиакомпанией денежных обязательств по договору аренды, арендодатель реализовал свои права в соответствии с Кейптаунской конвенцией путем взаимодействия с Агентством «Узавиация», где GRATA International Uzbekistan оказывала прямое юридическое сопровождение. После представления нами предусмотренного Кейптаунской конвенцией пакета документов и их проверки Агентство «Узавиация» в течение короткого срока (2 календарных дней) приостановило эксплуатацию (grounding request) воздушного судна и запретило авиакомпании выполнять рейсы, что фактически позволило арендодателю реализовать механизм удержания объекта. Данный пример демонстрирует практическую применимость механизмов Кейптаунской конвенции в узбекской юрисдикции.

Дополнительно следует отметить, что национальное законодательство содержит детализированные процедуры дерегистрации и экспорта воздушных судов, что формирует институциональную основу для реализации положений Кейптаунской конвенции.

Таким образом, несмотря на ограниченную разработанность национальных норм о правах задержания воздушных судов, Кейптаунская конвенция фактически выполняет системообразующую роль в регулировании вопросов задержания и возврата авиационных объектов в Узбекистане, обеспечивая более высокий уровень предсказуемости и защиты прав кредиторов и арендодателей.

## **7. Регистрация воздушных судов в Узбекистане**

Как и во многих иных юрисдикциях, в Республике Узбекистан требуется обязательная регистрация воздушных судов, в том числе и пассажирских самолетов, в специально созданном государственном реестре. В качестве данного реестра выступает Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Узбекистан (далее – **«Реестр»**), который поддерживается и находится в сфере ответственности Агентства «Узавиация». Обязательным условием возможности зарегистрировать воздушное судно в Реестре является отсутствие занесения воздушного судна в реестре воздушных судов любого иного иностранного государства, что закрепляется в статье 39 Воздушного кодекса Республики Узбекистан. Таким образом, если воздушное судно доставляется в Узбекистан для передачи в пользование или в собственность узбекским авиакомпаниям и перед этим оно состояло на учете в другой юрисдикции, то сперва требуется его дерегистрация в данной юрисдикции для возможности в последующем зарегистрировать в Реестре Республики Узбекистан.

### *Порядок регистрации воздушных судов*

Регистрация осуществляется на имя собственника воздушного судна. По результатам регистрации Агентство «Узавиация» выдаёт *свидетельство о государственной регистрации*

и присваивает воздушному судну государственный регистрационный знак. При этом регистрационное свидетельство содержит сведения как о воздушном судне, так и о его собственнике.

Одновременно сам Реестр структурно включает отдельные разделы, содержащие сведения о собственнике и об эксплуатанте (operator) воздушного судна. В результате чего можно отметить, что узбекская модель сочетает элементы owner-based и operator-based учёта, хотя юридически регистрация, как отмечалось выше, осуществляется на имя собственника. При этом Агентство «Узавиация» ведёт отдельные реестры по типам и производителям воздушных судов (например, Airbus, Boeing, ATR, Ил, Ту и др.), что отражает организационно-технический характер системы регистрации и её ориентированность на эксплуатационные аспекты.

Следует подчеркнуть, что регистрация воздушного судна в Узбекистане не является доказательством права собственности на него и не носит вещно-правового характера. Узбекское законодательство не требует регистрации сделок в отношении воздушных судов (включая аренду, ипотеку или иные обременения) в Реестре. Регистрация выполняет преимущественно административно-техническую функцию, подтверждая допуск воздушного судна к эксплуатации в воздушном пространстве Узбекистана.

### *Процедура регистрации и необходимые документы*

Процедура регистрации гражданского воздушного судна в Реестре регулируется Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 86 от 22.02.2022 «Об утверждении единого положения о порядке выдачи отдельных документов разрешительного характера посредством специальной электронной системы». Согласно данному Постановлению, собственник (заявитель) для получения свидетельства о регистрации воздушного судна должен подать следующий *пакет документов*:

- Заявление, в котором указываются (а) полное наименование юридического лица (заявителя); (б) сведения о воздушном судне, включая тип воздушного судна, заводской номер, дата изготовления, изготовитель воздушного судна, максимальная взлетная масса, изготовитель, тип и количество установленных требований, адрес базирования; (в) сведения о собственнике, в том числе полное наименование с указанием организационно-правовой формы, местонахождение (почтовый адрес); номер телефона / e-mail;
- Сертификат типа воздушного судна;
- Копии документов, подтверждающих право собственности либо иное вещное право на гражданское воздушное судно (в том числе договоры купли-продажи, аренды, bill of sale и т.д.);
- Документ о снятии воздушного судна с регистрации в реестре воздушных судов иностранного государства;
- Экспортный сертификат летной годности - при ввозе воздушного судна из иностранного государства в Республику Узбекистан.

Перед регистрацией воздушного судна в Реестре проводится его техническая инспекция представителями Агентства «Узавиация» для оценки его состояния и пригодности к эксплуатации. По результатам составляется акт технического осмотра. Такая инспекция может проводиться и за пределами Узбекистана.

## Сроки регистрации и основания для отказа

Срок регистрационной процедуры составляет до 10 рабочих дней с момента подачи заявления, а при проведении инспекции за рубежом может быть продлён до 30 рабочих дней.

В регистрации при этом может быть отказано в случае несоответствия установленным требованиям. Среди данных *требований* можно отметить следующие:

- Обеспечение соответствия гражданского воздушного судна нормам летной годности, установленным для соответствующего типа воздушного судна;
- Эксплуатация гражданского воздушного судна в пределах установленных ресурсов и сроков службы;
- Обеспечение отсутствия на гражданском воздушном судне конструктивных изменений, которые могут представлять угрозу безопасности полетов;
- Соблюдение авиационных правил Республики Узбекистан.

## Размер государственных сборов за регистрацию воздушного судна

Регистрация воздушного судна в Реестре влечет за собой уплату государственных сборов. Так, за рассмотрение заявления собственнику воздушного судна придется уплатить от 63,7 до 75,8 базовых расчетных величин (примерно от 2150 долларов США до 2560 долларов США). Выдача же свидетельства о регистрации, в свою очередь, обойдется заявителю в 7,8 базовых расчетных величин (БРВ), что составляет около 260 долларов США.

## 8. Дополнительные авиационные сертификаты, необходимые для эксплуатации воздушного судна

Помимо свидетельства о государственной регистрации, эксплуатация воздушного судна требует получения ряда иных авиационных документов, включая сертификат лётной годности, сертификат по шумам и сертификат на радиооборудование воздушного судна. Указанные документы подтверждают соответствие воздушного судна установленным авиационным стандартам и требованиям безопасности полётов.

### Сертификат лётной годности

В частности, *сертификат лётной годности* подтверждает, что воздушное судно соответствует установленным техническим требованиям и может безопасно эксплуатироваться в гражданской авиации. Данный документ выдается Агентством «Узавиация» после проведения проверки технического состояния воздушного судна и его соответствия действующим авиационным правилам. Размер регистрационного сбора за выдачу сертификата составляет от 153,7 до 278,3 БРВ, что эквивалентно примерно 5200–9415 долларам США.

### Сертификат по шумам

*Сертификат по шумам* подтверждает соответствие воздушного судна международным экологическим стандартам в области авиационного шума, установленным, в частности, требованиями Международной организации гражданской авиации (ICAO). Наличие данного сертификата является необходимым условием для выполнения полётов в

международном воздушном пространстве и для эксплуатации воздушного судна в большинстве международных аэропортов. Размер регистрационного сбора за его получение составляет от 41,1 до 54 БРВ (примерно 1390–1830 долларов США).

### ***Сертификат на радиооборудование***

*Сертификат на радиооборудование* удостоверяет соответствие установленного на воздушном судне радио- и навигационного оборудования требованиям авиационной безопасности и стандартам авиационной связи, обеспечивающим безопасное взаимодействие воздушного судна с органами управления воздушным движением. Размер регистрационного сбора за выдачу данного сертификата составляет от 45,64 до 67,3 БРВ (примерно 1545–2280 долларов США).

### ***Сроки выдачи и стоимость сертификатов***

Срок выдачи всех указанных сертификатов составляет до 10 рабочих дней. В случаях, когда осмотр гражданского воздушного судна проводится на территории иностранного государства, данный срок может быть продлён до 30 рабочих дней. При этом плата за выдачу каждого из указанных сертификатов составляет 7,8 БРВ (около 260 долларов США), что соответствует размеру платы за выдачу свидетельства о государственной регистрации воздушного судна.

### ***Правовое значение сертификатов***

Отсутствие указанных сертификатов делает невозможной эксплуатацию воздушного судна в гражданской авиации Республики Узбекистан, поскольку воздушное судно не может быть допущено к выполнению полётов без подтверждения его соответствия требованиям лётной годности, экологической безопасности и авиационной связи.

В целом государственная регистрация воздушных судов в Республике Узбекистан носит преимущественно административно-технический характер и направлена на обеспечение государственного контроля за безопасностью полётов и эксплуатацией авиационной техники. Реестр выполняет функцию учёта воздушных судов, допущенных к эксплуатации в воздушном пространстве Республики Узбекистан, а также фиксации сведений об их собственнике и эксплуатанте.

Таким образом, система регистрации воздушных судов в Узбекистане ориентирована прежде всего на задачи авиационного надзора и регулирования эксплуатации, а не на регулирование вещно-правовых или обеспечительных аспектов авиационных сделок.

## **9. Общая (национальная) процедура дерегистрации**

Исключение гражданского воздушного судна из Реестра Республики Узбекистан осуществляется Агентством «Узавиация» на основании заявления заявителя и представления установленного пакета документов.

### ***Основания для дерегистрации***

Основаниями для дерегистрации могут являться:

- списание гражданского воздушного судна;
- вывод из эксплуатации;
- продажа или передача иностранному государству либо иностранному юридическому или физическому лицу;
- перевод в государственную или экспериментальную авиацию.

### *Требования к заявлению*

Заявление должно содержать сведения о воздушном судне (тип, регистрационные знаки, заводской номер, изготовитель, максимальная взлётная масса, изготовитель, тип и количество установленных двигателей), а также сведения о собственнике и, при продаже, о новом владельце и государстве регистрации. Кроме того, в заявлении должно быть отмечено одно из оснований deregистрации, указанных выше.

К заявлению прилагаются оригиналы ранее выданных документов, включая:

- свидетельство о регистрации;
- сертификат лётной годности;
- сертификат по шумам;
- сертификат на радиооборудование;
- а также документы, подтверждающие исключение 24-битного адреса ICAO из системы радиооборудования воздушного судна; записи в системе SELCAL (ASRI); аварийных радиобуев из системы KOSPAS-SARSAT.

### *Сроки deregистрации и размер сборов*

Размер сбора аналогичен размеру при регистрации воздушного судна и зависит от максимальной взлётной массы воздушного судна - от 63,7 до 75,8 БРВ за рассмотрение заявления (примерно от 2150 долларов США до 2560 долларов США), а также 7,8 БРВ за выдачу документа разрешительного характера (около 260 долларов США).

Срок рассмотрения заявления по аналогии со сроком рассмотрения заявления на регистрацию воздушного судна в Реестре составляет 10 рабочих дней, который может быть продлен до 30 рабочих дней.

### *Соотношение с механизмом IDERA*

Вместе с тем общая процедура deregистрации не является единственной процедурой, через которую должен пройти иностранный арендодатель для вывода воздушного судна из Реестра Республики Узбекистан и дальнейшего экспорта за рубеж. Арендатору также будет необходима подача заявления на отмену регистрации и запроса на экспорт (Irrevocable Deregistration and Export Request Authorisation - IDERA). Вследствие этого следует разграничивать национальную административную deregистрацию и специальный механизм deregистрации, реализуемый на основании IDERA.

Несмотря на то, что обе процедуры взаимосвязаны и формально направлены на исключение воздушного судна из Реестра, их правовая природа и функциональное назначение различаются. Национальная процедура ориентирована на вопросы эксплуатации и статуса воздушного судна и не связана непосредственно с обеспечением прав кредиторов.

В отличие от этого, механизм IDERA представляет собой специальную правовую конструкцию, имплементированную в национальное регулирование в связи с принятием Республикой Узбекистан декларации в соответствии со статьёй XXX(1) Протокола к Кейптаунской конвенции. Его основная цель заключается в обеспечении эффективной и ускоренной реализации прав кредитора или арендодателя в случае дефолта.

Таким образом, национальная дерегистрация выступает элементом авиационного администрирования, тогда как IDERA функционирует в качестве международно-правового инструмента защиты обеспеченных интересов, встроенного в национальную систему регистрации, но имеющего самостоятельную правовую основу и иную функциональную направленность.

## 10. Дерегистрация по IDERA

Во исполнение заявления Республики Узбекистан о применении статей VIII, XII и XIII Протокола в соответствии со статьёй XXX(1) Протокола в национальное законодательство был имплементирован механизм Irrevocable Deregistration and Export Request Authorisation (IDERA), представляющий собой безотзывное полномочие на отмену регистрации воздушного судна и его экспорт.

В рамках авиационных сделок арендодатель (собственник) воздушного судна должен заблаговременно обеспечить выдачу IDERA в пользу *уполномоченного лица (Authorized Party)* для целей восстановления контроля над воздушным судном и его вывоза с территории Республики Узбекистан в случае наступления соответствующих обстоятельств, предусмотренных договором. Выданная IDERA подлежит регистрации в Агентстве «Узавиация». Наличие зарегистрированной IDERA означает, что только уполномоченное лицо вправе инициировать процедуру дерегистрации воздушного судна и его последующий экспорт.

### *Требования к оформлению IDERA*

Законодательством закрепляется ряд требований к оформлению IDERA. В частности, она должна быть оформлена в письменной форме, содержать идентификационные данные воздушного судна, зарегистрированного или подлежащего регистрации в Реестре, а также быть подписана арендодателем (собственником) воздушного судна.

### *Уполномоченная сторона и назначенный представитель (certified designee)*

Кроме того, уполномоченная сторона (Authorized Party), в пользу которой выдана IDERA, вправе назначить своего *специального представителя (Certified Designee)*. Такое лицо действует от имени уполномоченной стороны при реализации прав, предусмотренных IDERA, включая подачу заявления о дерегистрации воздушного судна, взаимодействие с Агентством «Узавиация» и осуществление процедур, связанных с экспортом воздушного судна с территории Республики Узбекистан. Назначение представителя (Certified Designee) подлежит регистрации в Агентстве «Узавиация» на основании соответствующего заявления уполномоченной стороны, после чего сведения о таком лице вносятся в Реестр.

При этом назначение представителя (Certified Designee) носит производный характер от полномочий уполномоченной стороны и может быть отменено в установленном порядке.

Само назначение либо отзыв certified designee не влияет на действительность IDERA и не прекращает предоставленные ею права.

### *Процедура дерегистрации по IDERA*

В развитие указанных положений Агентство «Узавиация» разработало и приняло Инструкцию № 75, детализирующую порядок реализации прав арендодателя по дерегистрации воздушного судна.

В соответствии с *Инструкцией № 75*:

- заявление о дерегистрации подаётся уполномоченной стороной арендодателя (Authorized party), в пользу которой выдана IDERA, либо её представителем;
- Агентство «Узавиация» обязано рассмотреть заявление и осуществить дерегистрацию в течение 5 рабочих дней с момента получения надлежащего пакета документов;
- не требуется дополнительного судебного решения, согласия лизингополучателя или иных административных процедур.

Для принятия заявления Агентством «Узавиация» должны быть соблюдены *следующие условия*:

- IDERA должна быть зарегистрирована в Государственном реестре;
- уполномоченная сторона подтверждает отсутствие приоритетных международных гарантий либо наличие согласия их держателей;
- заинтересованные стороны уведомлены не менее чем за 10 рабочих дней до подачи заявления;
- представлены оригинал IDERA или нотариально удостоверенная копия, доверенности (при необходимости), документы о правоспособности заявителя.
- Агентство «Узавиация» обязано выдать *сертификат о дерегистрации* и принять все меры в пределах своей компетенции для содействия экспорту воздушного судна.

Таким образом, можно заключить, что узбекская модель дерегистрации по IDERA соответствует стандартам Кейптаунской конвенции и предусматривает ускоренную и внесудебную процедуру реализации прав кредитора.

### *Экспортный сертификат летной годности*

Особое место в процедуре занимает получение *экспортного сертификата лётной годности (Export Certificate of Airworthiness)*, которое также производится согласно Инструкции № 75.

Для вывоза воздушного судна за пределы Республики Узбекистан уполномоченная сторона обязана получить экспортный сертификат летной годности, выдаваемый Агентством «Узавиация». Сертификат выдается в течение 15 календарных дней при условии соответствия установленным требованиям и действует в течение одного месяца.

Существенной особенностью является то, что воздушное судно должно оставаться зарегистрированным для целей выдачи экспортного сертификата. В связи с этим на практике сначала оформляется экспортный сертификат, и лишь затем инициируется окончательная дерегистрация. Поскольку дерегистрация по IDERA осуществляется в сжатые сроки (5 рабочих дней), запрос о дерегистрации должен подаваться только тогда,

когда воздушное судно полностью готово к вывозу. Однако стоит отметить, что на практике срок deregистрации по IDERA обычно превышает указанный период и может составлять один месяц. Причиной этому является то, что Агентство «Узавиация» проверяет deregистрируемое воздушное судно на предмет отсутствия задолженностей и иных нарушений, которые могли бы препятствовать deregистрации.

В течение срока действия экспортного сертификата уполномоченная сторона обязана обеспечить фактический вывоз воздушного судна с территории Республики Узбекистан. Экспортные пошлины в отношении воздушных судов не применяются, однако могут потребоваться соответствующие экспортные формальности.

### *Отсутствие практики и оценка эффективности*

По состоянию на дату подготовки настоящей статьи отсутствуют публично известные случаи deregистрации воздушных судов из национального реестра Узбекистана с одновременным получением экспортного сертификата лётной годности в рамках процедуры IDERA. В связи с этим практическая реализация данных механизмов остаётся в определённой степени непроверенной судебной или административной практикой.

Тем не менее нормативная база содержит детально разработанный алгоритм действий, соответствующий требованиям Кейптаунской конвенции и обеспечивающий формальную возможность оперативной реализации прав лизингодателя или иного обеспеченного кредитора.

## **11. Заключение**

Анализ правового режима авиационного финансирования в Республике Узбекистан позволяет сделать вывод о формировании комплексной и в значительной степени гибридной модели регулирования, сочетающей элементы национального административного права и международных договорных механизмов.

Присоединение Республики Узбекистан к Кейптаунской конвенции и Протоколу стало не формальным актом имплементации международного договора, а системным шагом по интеграции национального авиационного сектора в глобальную инфраструктуру авиационного финансирования. Принятые декларации, включая применение Alternative A, признание IDERA и возможность внесудебной реализации средств защиты кредитора, существенно усилили предсказуемость и инвестиционную привлекательность узбекской юрисдикции.

При этом национальное регулирование сохраняет выраженный административный характер. Регистрация воздушных судов выполняет преимущественно техническую функцию и не выступает реестром вещных прав или обременений. Национальные механизмы обеспечения обязательств и удержания имущества в полной мере не адаптированы к трансграничным структурам авиационного финансирования. В этих условиях ключевую роль в обеспечении прав кредиторов фактически выполняют механизмы Кейптаунской конвенции, включая систему регистрации международных гарантий и процедуру deregистрации воздушного судна на основании IDERA.

Особое значение имеет то обстоятельство, что узбекское законодательство не только формально закрепило положения Кейптаунской конвенции, но и разработало детализированные подзаконные акты (в частности, Инструкцию № 75), обеспечивающие реализацию ускоренной и внесудебной процедуры deregISTRATION. Практика применения данных механизмов подтверждает их функциональность, что свидетельствует о переходе от декларативного признания международных стандартов к их фактической имплементации.

Вместе с тем сохраняется ряд институциональных и процедурных особенностей, включая административный контроль при заключении сделок с участием государственных компаний, валютный мониторинг и отсутствие устоявшейся правоприменительной практики в отношении non-consensual rights третьих лиц. Указанные факторы формируют специфический риск-профиль юрисдикции, который должен учитываться участниками авиационных сделок.

В целом правовая система Республики Узбекистан демонстрирует устойчивую тенденцию к гармонизации с международными стандартами авиационного финансирования. Кейптаунская конвенция в узбекской модели регулирования выполняет не вспомогательную, а системообразующую функцию, компенсируя ограничения национальных вещно-правовых конструкций и обеспечивая предсказуемость защиты прав кредиторов и арендодателей.

Таким образом, можно заключить, что Узбекистан сформировал правовую основу, позволяющую осуществлять международные авиационные сделки на уровне, сопоставимом с практикой иных государств-участников Кейптаунской конвенции, при сохранении национальных особенностей административного регулирования. Дальнейшее развитие правоприменительной практики будет играть ключевую роль в укреплении доверия международных финансовых институтов и лизинговых компаний к узбекской юрисдикции.

**Шарипов Атабек**  
Партнер  
[asharipov@gratanet.com](mailto:asharipov@gratanet.com)

**Алимходжаев Шахзод**  
Старший юрист  
[alimkhodjaev@gratanet.com](mailto:alimkhodjaev@gratanet.com)

**Максудов Махмуджон**  
Младший юрист  
[mmaksudov@gratanet.com](mailto:mmaksudov@gratanet.com)