

# Воздушные суда: регистрация и сделки с ними

А.Ю. СИНЕНКО, директор Департамента правового обеспечения  
и законопроектной деятельности Министерства транспорта РФ, к.юр.н.

**Как известно, воздушные суда не имеют «классических» признаков недвижимого имущества (прочная связь с землей, невозможность перемещения без несоразмерного ущерба назначению) и отнесены к этой категории имущества в силу прямого указания в законе (п. 1 ст. 130 ГК РФ). Такой юридический прием позволил ввести в отношении воздушных судов особый правовой режим совершения сделок с ними и фиксации прав — посредством государственной регистрации. С фактом государственной регистрации закон связывает момент заключения договора и возникновения права собственности на объекты недвижимого имущества (п. 3 ст. 433 и п. 2 ст. 223 ГК РФ).**

Основными целями введения института государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним являются укрепление и защита прав собственников на объекты недвижимости, усиление стабильности гражданского оборота, возможность предоставления любому заинтересованному лицу достоверной информации о зарегистрированных правах на недвижимое имущество, а также упорядочение отношений по сбору налогов, связанных с объектами недвижимого имущества. Помимо этого, система государственной регистрации призвана

обеспечить развитие рынка недвижимости и создание механизмов государственного управления таким рынком, эффективную экономическую деятельность его участников, привлечение дополнительных инвестиций в российскую экономику (см. постановление Правительства РФ от 9 апреля 2001 г. № 273 «Об утверждении Федеральной программы поэтапного развития системы государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним»).

Но это все — в теории. В силу п. 1 ст. 4 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 122-ФЗ «О государственной регист-

рации прав на недвижимое имущество и сделок с ним», действие данного закона не распространяется на воздушные суда. По логике законодателя, должен быть принят специальный федеральный закон, который бы регулировал государственную регистрацию прав на воздушные суда и сделок с ним. А до этого момента, в соответствии с п. 1 ст. 33 указанного закона, применяется действующий порядок регистрации прав на воздушные суда. Сразу отметим, что такой порядок и по сей день не установлен, поэтому можно утверждать, что в условиях отсутствия специального регулирования право собственности на воздушные суда возникает по общим правилам — то есть, например, в силу договора с момента передачи вещи (ст. 223 ГК РФ) — и не связано с фактом их государственной регистрации.

Подобное положение дел не позволяет достичь указанных выше целей. Проблема приобретает еще большую актуальность в связи с последними изменениями Воздушного кодекса РФ в части существенного упрощения по-



рядка использования воздушного пространства воздушными судами авиации общего назначения (см. федеральный закон от 18.07.2006 г. № 114-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»). Данные нововведения способны уже в ближайшее время увеличить в разы число владельцев тех воздушных судов, которые не предназначены для коммерческих перевозок и выполнения авиационных работ. В этой связи вопросы принадлежности и гражданского оборота гражданских воздушных судов требуют окончательного упорядочения.

Следует отметить еще одно обстоятельство, существенно влияющее на правовой режим воздушных судов. Необходимо различать государственную регистрацию прав на воздушные суда и сделок с ними, а также государственную регистрацию непосредственно самих воздушных судов. Согласно ст. 33 Воздушного кодекса РФ, воздушные суда подлежат государственной регистрации в зависимости от их вида в Государственном реестре для гражданских воздушных судов<sup>1</sup>, либо в Государственном реестре государственных воздушных судов<sup>2</sup> для государственной авиации. Воздушные суда экспериментальной авиации подлежат государственному учету<sup>3</sup>, а государственная регистрация сверхлегких воздушных судов будет осуществляться в порядке, который должен быть разработан Министерством транспорта РФ в ближайшее время.

Указанная государственная регистрация воздушных судов является специальной и не влечет возникновение прав собственности в смысле ст. 131 ГК РФ. Правовое значение государственной регистрации воздушного судна указывается в нескольких законах. Так, в соответствии с п. 3 ст. 33 Воздушного кодекса РФ, зарегистрированное или учтенное в установленном порядке в России воздушное судно приобретает национальную принадлежность Российской Федерации. Тем самым реша-

ется вопрос юрисдикции, или подчиненности национальному правопорядку. Данная норма соответствует ст. 17 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации от 07.12.1944 г., согласно которой воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы.

Помимо этого, особая коллизионная норма предусмотрена ст. 1207 ГК РФ — к праву собственности и иным вещным правам на воздушные суда, подлежащие государственной регистрации, к осуществлению и защите указанных прав применяется законодательство страны, где эти суда зарегистрированы.

Место государственной регистрации также имеет важное значение при решении вопроса о подсудности спора — иски о правах на воздушные суда предъявляются в арбитражный суд по месту такой регистрации. Данное правило не может быть изменено по выбору или соглашению сторон, поскольку относится законом к исключительной подсудности (п. 2 ст. 38 АПК РФ).

Подтверждением государственной регистрации воздушного судна является выдаваемое соответствующее свидетельство об этом (п. 1 ст. 33 Воздушного кодекса РФ), которое должно содержать указание собственника воздушного судна. Следует отметить, что свидетельство о государственной регистрации также предусматривает упоминание о еще одной категории субъектов, использующих воздушное судно для полетов, — эксплуатанте. Собственник воздушного судна может являться одновременно и его эксплуатантом, а может не совпадать с ним в одном лице — если эксплуатант владеет воздушным судном по договору аренды или на ином законном основании (п. 3 ст. 61 Воздушного кодекса РФ).

В этой связи возник весьма значимый вопрос. Какое лицо обязано уплачивать транспортный налог на воздушное судно: его собственник или эксплуатант? По мнению налоговых органов, плательщиком транспортного налога с

объектов воздушных судов является эксплуатант. Такая позиция зафиксирована в п. 6 раздела III Методических рекомендаций по применению гл. 28 «Транспортный налог» ч. II Налогового кодекса РФ, утвержденных приказом МНС РФ от 09.04.2003 г. № БГ-3-21/1774.

Вместе с тем, судебная практика формируется по иным принципам. Так, имеется постановление ФАС Московского округа от 05.04.2004 г. № КА-А41/2194-04. Согласно ему то обстоятельство, что в свидетельствах о государственной регистрации, помимо собственника, указан и эксплуатант воздушного судна, не может признаваться основанием для возложения на последнего обязанности по уплате транспортного налога. Этим же судебным постановлением дана оценка указанному выше приказу МНС РФ, который, по мнению кассационной инстанции, не должен признаваться актом законодательства о налогах и сборах и потому не подлежит обязательному применению.

Но вернемся к закону о государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними. Его проект под номером 360850-3 был принят в первом чтении Государственной Думой РФ еще в 2004 году. В настоящее время в российском парламенте, а также в правительстве РФ идет подготовка поправок ко второму чтению законопроекта, поэтому имеет смысл кратко охарактеризовать наиболее принципиальные вопросы, которые с большой долей вероятности не претерпят изменений.

Во-первых, структура, основные термины и общие положения законопроекта практически полностью совпадают с действующим законом «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним». Это относится прежде всего к понятию государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними, придания государственной регистрации функции единственного доказательства существования зарегистрированного права, признания ранее возникших прав на воздушные суда, применения принципов открытости сведений о государственной регистрации и ведения Единого государственного реестра. Сходными также являются требования к процессу регистрации, к порядку представления документов, оснований отказа и приостановления регистрации.

Далее, действие проекта закона предполагается распространить не на все воздушные суда, а только на суда гражд-

<sup>1</sup> Порядок ведения данного реестра был урегулирован приказом Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта РФ от 12 октября 1995 г. № ДВ-110, который отменен приказом Минтранса РФ от 14 декабря 2004 г. № 44. Проект нового приказа разработан и будет направлен Минтрансом РФ в Министерство юстиции РФ для его государственной регистрации. На сегодняшний день, по данным Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в государственном реестре числится 5545 гражданских воздушных судов.

<sup>2</sup> См. Федеральные авиационные правила государственной регистрации государственных воздушных судов, утвержденному приказом Министерства обороны РФ от 28 ноября 2002 г. № 460.

<sup>3</sup> Данный учет осуществляется Федеральным агентством по промышленности согласно подпункту 5.5.3 пункта 5.5 Положения о Федеральном агентстве по промышленности, утвержденным постановлением Правительства РФ от 16 июня 2004 г. № 285.

<sup>4</sup> Аналогичная позиция высказана Департаментом налоговой и таможенной политики Министерства финансов РФ в письме от 29 ноября 2004 г. № 03-06-04/04/13.



данской и экспериментальной авиации. При этом проект упоминает и о государственной авиации, но лишь в той части, которая задействована в коммерческих целях. Напомним, что воздушные суда государственной авиации могут быть использованы в коммерческих целях в порядке, установленном постановлением Правительства РФ от 30.07.1999 г. № 862.

Очевидно, что установление регистрации прав и сделок как института укрепления определенных наиболее важных общественных отношений оправдано для объектов вещных прав,

активно вовлеченных в гражданский оборот. С этой точки зрения представляется обоснованным исключение воздушных судов государственной авиации из требования об обязательности государственной регистрации прав и сделок. Вместе с тем, отдельные указанные воздушные суда могут быть приватизированы, сданы в аренду или стать предметом спора как в России, так и за ее пределами. Решение этих вопросов чревато осложнениями из-за отсутствия четкой фиксации прав в отношении воздушных судов государственной авиации, не предназначенных для ком-

мерческой эксплуатации. И в этом смысле подобный подход законодателя может стать определенным упущением.

Ст. 8 проекта посвящена правовому положению органа, на который должны быть возложены функции по государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними. Предполагается учреждение Правительством РФ особого органа, устав (положение) о котором, его полномочия, права и обязанности регистраторов прав на воздушные суда также должны быть установлены правительственным актом. Такой подход вызывает сомнения. Создание нового органа с единственной функцией регистрации, не имеющего готовой региональной инфраструктуры, вряд ли оправдано с точки зрения целесообразности и как минимум повлечет за собой необходимость дополнительных бюджетных расходов.

Более разумным представляется наделение функциями регистрации уже существующих государственных структур, обладающих подготовленными кадрами, опытом и наличием территориальных отделений. Это могут быть органы Федеральной регистрационной службы или Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ФСНТ России). Напомним, что именно на ФСНТ России возложены функции государственной регистрации воздушных судов, а также обеспечения безопасности и контроля в сфере воздушного транспорта.

В этой связи вариант осуществления одним и тем же органом государственной регистрации воздушных судов, прав на воздушные суда и сделок с ними выглядит предпочтительным, поскольку одновременное осуществление всех видов регистрации существенно снизит административные барьеры и расходы для владельцев воздушных судов, позволит сконцентрировать и упорядочить все сведения о воздушных судах, эксплуатируемых в Российской Федерации.

В заключение следует обратить внимание, что проект вышеназванного закона предусматривает принятие нескольких постановлений Правительства РФ, регулирующих вопросы правового статуса органа государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними, а также устанавливающих подробные правила совершения таких действий. От того, насколько оперативно будут разработаны и утверждены указанные нормативные правовые акты, будет зависеть и эффективность самого закона.