(cc) BY

Давидян Борис Артемович
студент
ФГАОУ ВПО «Северо-Кавказский федеральный университет»
г. Ставрополь, Ставропольский край
Гнидко Виктория Игоревна
студентка
ФГАОУ ВПО «Северо-Кавказский федеральный университет»
г. Ставрополь, Ставропольский край
Казановская Юлия Александровна
канд. юрид. наук, доцент
Юридический институт
ФГАОУ ВПО «Северо-Кавказский федеральный университет»
г. Ставрополь, Ставропольский край

ВОЗДУШНЫЕ СУДА КАК ОБЪЕКТЫ ГРАЖДАНСКОГО ОБОРОТА: АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ НОРМ РОССИЙСКОГО ПРАВА

Аннотация*: в данной статье рассматриваются несколько проблем, связных с регистрацией воздушных судов, принадлежащих российским лицам в зарубежных юрисдикциях.*

Ключевые слова*: воздушное судно, регистрация, гражданский кодекс, международное частное право, иностранная юрисдикция.*

Статья 130 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) относит воздушные суда к недвижимым вещам, а также устанавливает правило, согласно которому эти суда подлежат государственной регистрации. В соответствии со статьей 1207 ГК РФ право собственности и иные вещные права на воздушные суда, морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты, подлежащие государственной регистрации, определяются по праву страны, где эти суда и объекты зарегистрированы. Считается, что, используя такую правовую норму, государство старается использовать наиболее стабильный критерий движимых по своей природе вещей – место государственной регистрации. Таким

образом, согласно нормам российского международного частного права, если воздушное судно зарегистрировано в Российской Федерации, то его правовой режим будет определяться российским правом, а если в иностранном государстве – то соответствующей правовой системой. Однако такая законодательная норма приводит к противоречивым последствиям на практике: с одной стороны – устанавливает достаточно стабильный правовой режим к конкретному судну, с другой – дает широкие возможности для различного рода злоупотреблений со стороны собственников судов.

Так, согласно исследованиям РБК, из почти тысячи воздушных судов российских авиакомпаний, совершающих регулярные и чартерные перевозки пассажиров вместимостью более десяти кресел, абсолютное большинство зарегистрировано в зарубежных реестрах. Причем более половины из всех указанных судов зарегистрированы на Бермудах, 109 – в Ирландии, а один самолет – во Франции [1]. Важно заметить, что даже крупнейший российский авиаперевозчик, большинство акций которого принадлежат Правительству РФ, регистрирует свои суда в иностранных государствах. Это происходит ввиду нескольких причин, которые можно условно разделить на правовые и экономические.

Первая причина была указана в начале данной статьи, и заключается в том, что нормы российского международного частного права закрепляют за воздушным судном применение права страны, где оно зарегистрировано.

Вторая причина – участие России в конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (с последующими изменениями) («Чикагская Конвенция») [2]. Согласно ее нормам, государство, в котором зарегистрировано воздушное судно, отвечает за поддержание его летной годности. И в случае, если воздушное судно удовлетворяет установленным государством требованиям, то ему выдается сертификат летной годности, без которого не допускается его эксплуатация. Однако в соответствии с поправкой в статье 83-bis указанной конвенции, государства могут заключать между собой двусторонние соглашения в отношении воздушных судов, которые зарегистрированы в одной стране, но преимущественно эксплуатируются в другой. В таком соглашении часть функций и

обязанностей государства-регистранта воздушного судна может передаваться государству, в котором оно эксплуатируется. Прежде всего, речь идет об ответственности за подержание летной годности и выдаче сертификата летной годности. Фактически, авиакомпании получили возможность эксплуатировать воздушное судно, зарегистрированное в иностранной юрисдикции, но при этом сертифицировать и обслуживать его у себя в стране. Важно заметить, что у России именно с Ирландией и Бермудскими островами заключены именно такие соглашения.

Третьей причиной является низкая правовая защищенность лизингодателя при банкротстве лизингополучателя. Дело в том, что Россия не участвует полноценно в Кейптаунской конвенции, которая защищает права собственника подвижного оборудования. И поэтому лизингодатели рискуют долго возвращать свое имущество в случае банкротства лизингополучателя. В этой связи сегодня иностранная юрисдикция – это защита для лизингодателя на случай банкротства авиакомпании.

Указанные причины, по сути, являются правовыми основаниями для вывода воздушных судов, эксплуатирующихся в России из-под отечественной юрисдикции. Однако эти причины носят производный характер от других – экономических.

Первая экономическая причина – безнадежно устаревшие отечественные стандарты летного обслуживания, что приводит к тому, что при продаже самолета, зарегистрированного в РФ, его стоимость снижается более чем на четверть. По сути, считается, что воздушные суда в нашей стране плохо обслуживаются [3].

Однако другая экономическая причина еще более важна. Большинство самолетов, эксплуатирующихся в России взяты в лизинг у зарубежных компаний. И если самолет зарегистрирован в Ирландии или на Бермудах, то лизингодатель экономит на налоге на имущество, транспортном налоге и некоторых других платежах, потому что в данных юрисдикциях они, либо вовсе не предусмотрены, либо существенно ниже российских.

Такое положение дел, не может не вызвать критики. Действительно, это приводит к потере федеральным бюджетом целого ряда платежей, таких как НДС с арендных (лизинговых) платежей; налог на имущество; налог на доход лизингодателя. Более того, по данным Счетной палаты Россия теряет до 145 миллиардов рублей только на незаплаченных таможенных пошлинах [4].

Еще один экономический эффект – снижение ценового преимущества воздушных судов российского производства, поскольку, прибегая к иностранным юрисдикциям, и экономя, таким образом, компании снижают стоимость владения иностранным самолетом, при этом показатели в достаточной степени сравниваются. Таким образом, российские самолеты становятся неконкурентоспособны, что не дает возможность развитию самолетостроению.

Итак, в России сегодня сложились условия, при которых регистрировать воздушные судна в отечественном реестре владельцам невыгодно, а правовая система стала средством легализации действий собственников воздушных судов.

Для решения проблемы, целесообразно пойти по пути придания экономических и правовых стимулов для регистрации воздушных судов в Российской Федерации:

1) на современный уровень поднять нормы технического обслуживания воздушных судов;

2) должным образом изменить систему налогообложения собственников воздушных судов;

3) уделить внимание защите интересов иностранных лизингодателей.

При этом важно понимать, что нормы российского гражданского права и международного частного права полностью соответствуют сложившейся мировой практике и современным реалиям.

Список литературы

1. Исследование РБК: на чем летает Россия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rbc.ru/research/society/27/11/2015/564de81a9a79472dab71463a (дата обращения: 10.03.2016)

2. Конвенция о международной гражданской авиации. Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 / Официальный сайт ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/chicago_conv.pdf (дата обращения: 10.03.2016)

3. Будылин С.Л. Регистрация воздушных судов за рубежом // Законодательство. – 2009. – №1.

4. Регистрация ввозимых самолетов в офшорах приводит к непоступлению в федеральный бюджет целого ряда платежей / Официальный сайт Счетной палаты Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ach.gov.ru/activities/control/19472/ (дата обращения: 10.03.2016)