

РЕГИСТРАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ЗА РУБЕЖОМ

С.Л. Будылин

Есть целый ряд причин, по которым авиакомпании России и некоторых других стран предпочитают эксплуатировать воздушные суда с зарубежной регистрацией. К такому решению часто склоняют стоимость таможенного оформления воздушного судна, проблемы его обслуживания, лизинг у зарубежного владельца и др. Автор рассматривает практические нюансы регистрации самолетов за рубежом.

К недвижимым вещам ГК РФ относят, помимо прочего, «подлежащие государственной регистрации воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты» (ст. 130 ГК РФ). Правособственности на них рассматривается как особо важное с точки зрения государственных интересов, ввиду чего закон подчиняет эти объекты особому правовому режиму, подобному тому, который предусмотрен для зданий, сооружений и т. д. В частности, все разновидности недвижимости подлежат государственной регистрации.

Однако государственная регистрация разных видов недвижимого имущества осуществляется по неодинаковым правилам. В частности, приказом Минтранса России от 2 июля 2007 г. № 85 утверждены Правила регистрации гражданских воздушных судов РФ. Согласно этому документу данные о воздушных судах и их собственниках заносятся в государственный реестр, владельцу выдается свидетельство о регистрации, а воздушному судну присваиваются опознавательные знаки (они начинаются с государственного знака России «РА»), без нанесения которых на воздушное судно полеты не допускаются. Для государственных воздушных судов (включая военные), а также для сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения применяются иные правила, которые в настоящей статье не рассматриваются.

Что означает регистрация?

В отличие от «настоящей» недвижимости (зданий, сооружений и др.), для воздушного судна акт государственной регистрации не является актом регистрации прав на это судно и сделок с ним. Основной смысл государствен-

ной регистрации состоит в том, что в результате таковой воздушное судно приобретает национальную принадлежность Российской Федерации в смысле требований Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (с последующими изменениями) (так называемой Чикагской конвенции). Это, в частности, означает, что именно страна регистрации отвечает за поддержание летной годности воздушного судна. Если последнее удовлетворяет установленным государством требованиям, ему выдается сертификат летной годности, без которого эксплуатация не разрешается. В России требования и процедуры сертификации установлены приказом Минтранса России от 16 мая 2003 г. № 132. В дальнейшем воздушное судно также должно обслуживаться по правилам, принятыми в стране его регистрации. В России правила, касающиеся организаций техническое обслуживание и ремонта авиационной техники (ФАП-145), утверждены приказом Федеральной авиационной службы РФ от 19 февраля 1999 г. № 41. В США аналогичные правила обозначаются аббревиатурой FAR 145 (приняты Федеральной администрацией по авиации), в Европе — EASA Part 145 (разработаны Европейским агентством по безопасности авиации).

Правила разных стран похожи, но не одинаковы, ввиду чего воздушное судно, признанное годным к полетам в одной стране, не обязательно полностью соответствует стандартам другой страны. Тем не менее каждая страна — участница Чикагской конвенции (ее подписали 190 стран, т. е. чуть ли не все страны мира) признает сертификаты летной годности, выданные иными странами-участницами (ст. 33 Чикагской конвенции). Но сказанное отнюдь

не означает, что самолеты с иностранной регистрацией автоматически допускаются к эксплуатации в любой стране, участвующей в Чикагской конвенции. Иностранное воздушное судно (должным образом сертифицированное) может претендовать лишь на право осуществления нерегулярных полетов на территорию данной страны. Регулярные рейсы на территорию или над территорией другого государства возможны только по специальному разрешению этого государства. А вот каботаж, т. е. перевозки в пределах какого-либо государства иностранными воздушными судами обычно не допускается (ст. 5—7 Чикагской конвенции).

Таковы «рамочные» нормы. Но некоторые страны в одностороннем порядке или, чаще, на взаимной основе проводят политику «открытого неба», полностью или частично разрешая каботаж иностранным воздушным судам. Так, в рамках Европейского союза (далее — ЕС) авиакомпания из одной страны имеет право осуществлять перевозки между пунктами в другой стране. Что касается нашей страны, то она пока не спешит открывать свое небо зарубежным авиакомпаниям.

Согласно поправке к Чикагской конвенции, вступившей в силу в 1997 г., государства-участники могут заключать между собой двусторонние соглашения в отношении воздушных судов, зарегистрированных в одной стране, но эксплуатируемых лицом, находящимся в другой стране (ст. 83-bis). В соответствии с таким соглашением часть функций и обязанностей государства регистрации воздушного судна может передаваться государству местонахождения эксплуатирующего лица. Прежде всего речь идет об ответственности за поддержание летной годности, о выдаче сертификата летной годности («удостоверения о годности к полетам» в терминах Чикагской конвенции), а также разрешений на использование радиоаппаратуры и свидетельств летного состава. Конкретные воздушные суда передаются под контроль другого государства по согласованному списку, который обычно включается в соглашение в качестве приложения и время от времени пересматривается. Ценность

таких соглашений для авиакомпаний состоит в том, что последние получают возможность эксплуатировать зарегистрированное за рубежом воздушное судно, при этом сертифицировать и обслуживать его могут у себя в стране.

Россией заключен ряд таких двусторонних соглашений. В отчетах Ространснадзора за 2006 и 2007 гг. упоминаются уже действующие соглашения о поддержании летной годности с Бермудскими островами и Ирландией, вновь заключенные соглашения с Азербайджаном, Францией, Казахстаном и Кубой, а также проекты готовящихся соглашений с Южно-Африканской Республикой и Республикой Аруба.

Зачем нужна регистрация за границей?

В силу специфики воздушного судна как вида недвижимости, а именно мобильности, страна его государственной регистрации заранее не определена. Если здание, находящееся в России, может быть зарегистрировано лишь в России, то самолет, пусть даже находящийся в данный момент в России, может быть зарегистрирован в любой стране мира.

Нужно ли регистрировать самолет за рубежом? Не проще ли осуществить эту процедуру по месту нахождения авиакомпании?

Есть целый ряд причин, по которым авиакомпании России и некоторых других стран предпочитают эксплуатировать воздушные суда с зарубежной регистрацией. Прежде всего это стоимость таможенного оформления воздушного судна, ввозимого в страну «на постоянную прописку» (лишь некоторые страны допускают государственную регистрацию воздушных судов, не растаможенных в данной стране). Правда, в 2007—2008 гг. российские таможенные пошлины на некоторые виды гражданских самолетов были существенно снижены. Однако таможенный НДС по-прежнему подлежит уплате в полном объеме, и хотя теоретически соответствующая сумма должна возмещаться импортеру, на практике вернуть ее бывает непросто.

Далее, получая российскую регистрацию, самолет обслуживается по

российским правилам. В связи с этим перерегистрировать его впоследствии в зарубежном реестре не всегда возможно, т. е. обратная продажа за рубеж может вызвать затруднения.

Кроме того, некоторые типы самолетов вообще невозможно обслуживать в России ввиду отсутствия соответствующих технических центров.

Наконец, российская авиакомпания часто не приобретает самолет на свое имя, а берет его в лизинг у зарубежного владельца, который часто предпочитает сохранить зарубежную регистрацию судна.

Где регистрируются самолеты?

С учетом всего сказанного российские авиакомпании нередко используют самолеты с зарубежной регистрацией. Обычно это взятые в лизинг боинги или аэробусы. Наибольшей популярностью в качестве страны регистрации пользуются Бермуды и Ирландия (бортовые номера VP-Vxx и IE-xxx), так как с этими странами у России имеются соглашения о поддержании летной годности. Однако чтобы избежать уплаты таможенных пошлин и налогов, самолет должен находиться в России в таможенном режиме временного ввоза. Согласно Таможенному кодексу РФ по общему правилу временный ввоз транспортных средств производится беспошлинно лишь в тех случаях, когда они не используются во внутренних перевозках на территории России (ст. 271). То есть временно ввезенные самолеты в принципе должны использоваться лишь на международных рейсах. Однако Правительство РФ может предусматривать исключения из этого правила, что оно нередко и делает, и тогда самолет с иностранной регистрацией используется и на внутренних рейсах¹.

Помимо российских авиакомпаний в России есть и другие пользователи авиационной техники. Речь идет о деловой

авиации (так называемых бизнес-джетах) и ее клиентах — крупных российских компаниях, их топ-менеджерах и прочих состоятельных лицах. Для того чтобы официально осуществлять перевозку по России, самолет деловой авиации необходимо растаможить в России и зарегистрировать в российском реестре, что крупные компании обычно и делают. Однако самолеты деловой авиации, используемые для рейсов между Россией и зарубежными странами, могут находиться в России в режиме временного ввоза и иметь зарубежную регистрацию. Каботажные рейсы таким воздушным судам официально запрещены (хотя неофициально «серый» каботаж все же имеет место).

На практике частные самолеты российских пользователей нередко регистрируются либо на Бермудах или в Ирландии, либо в одной из многочисленных карибских офшорных юрисдикций, предоставляющих благоприятные условия регистрации таких воздушных судов: Ангилья, Каймановы острова, Монтсеррат, Аруба (бортовые номера VP-Axx, VP-Cxx, VP-Mxx, P4-XXX, соответственно) и др. Самолеты получают сертификат летной годности по месту своей регистрации и обслуживаются в технических центрах, сертифицированных соответствующей страной. Технические центры, однако, обычно находятся не на самих островах, а в Европе или США, благо европейские и американские правила обслуживания на островах признаются. Часто самолет и базируется за рубежом, а в Россию прилетает лишь для выполнения конкретного рейса.

Как зарегистрировать самолет за рубежом?

В мире существует довольно много «офшорных» баз для регистрации воздушных судов. Помимо уже упомянутых называем Багамские острова, Британские Виргинские острова, Теркс и Кайкос, Фолклендские острова, Гибралтар (бортовые номера С6-xxx, VP-Lxx, VQ-Txx, VP-Fxx, VP-Gxx соответственно). В 2007 г. открылся для регистрации авиареестр на острове Мэн (M-xxxx). Популярность «офшорных» реестров определяется прежде всего выгодными условиями (удаается сэко-

¹ Известно любопытное судебное дело: авиакомпания «Сибирь» безуспешно судилась с Правительством РФ, доказывая, что оно незаконно освободило от таможенных пошлин на самолеты авиакомпанию «Трансаэро», отказав в подобной льготе «Сибири» (см. решение ВАС РФ от 21 января 2004 г. № 14491/03).

номить на налогах, причем законным образом) и конфиденциальностью информации о владельце, а также некоторыми другими соображениями, например, возможностью зарегистрировать некоторые типы самолетов, по тем или иным причинам не допущенные к регистрации в «домашнем» реестре.

Карибские реестры в основном ориентируются на пользователей из близлежащих США, но рады и гостям из Европы. Как правило, признаются и американские, и европейские правила технического обслуживания воздушных судов, что означает возможность обслуживания самолета в удобной для клиента стране.

Правила регистрации несколько различаются от юрисдикции к юрисдикции. Так, большинство перечисленных территорий принадлежит Великобритании или относится к числу бывших британских колоний, законодательство которых имеет британскую основу. Республика Аруба — автономная территория в составе Королевства Нидерланды, поэтому ее законодательные нормы родственны голландским. В части реестров воздушное судно может быть зарегистрировано только на имя лица из данной страны, что на практике означает необходимость зарегистрировать местную компанию для владения самолетом. В одних юрисдикциях к регистрации допускаются только частные воздушные суда, в других — также обычные пассажирские самолеты. Неодинаковы и государственные пошлины и сборы. Вместе с тем в основном регистрационные требования «офшорных» реестров сходны и довольно необременительны.

Например, на Бермудах возможна регистрация воздушных судов как в категории «частное судно», так и в категории «транспорт» (пассажирский и (или) грузовой), а также «авиационные работы». Примерно две трети фактически зарегистрированных воздушных судов — частные, треть — пассажирские, грузовых совсем немного. При этом любая платная перевозка пассажиров или груза частными воздушными судами категорически запрещена. Если воздушное судно зарегистрировано в категории «транспорт», оно должно эксплуатироваться лицом, имеющим

свидетельство эксплуатанта, выпущенное либо на Бермудах (выдается только местным компаниям), либо в стране, имеющей соответствующее соглашение с Бермудами. Владельцем воздушного судна могут быть британские подданные (включая жителей Бермудских островов, которые являются британской заморской территорией), граждане Ирландии, компании из стран Британского Содружества и др. Однако чаще всего для владения самолетом создается особая бермудская компания, имеющая статус освобожденной от налогов. При регистрации такой компании необходимо раскрыть государственному органу личность ее бенефициара, но публичный доступ к этой информации закрыт.

В заявлении о регистрации воздушного судна, подаваемом в местную юридическую фирму, указываются многочисленные сведения о воздушном судне: личные данные бенефициара (физического лица); тип, год производства и серийный номер воздушного судна; место обслуживания и эксплуатации; место обслуживания; предполагаемый характер эксплуатации; состав экипажа и др. Если самолет не ввозится на Бермуды физически и не используется для местных перевозок, к нему не применяются требования о лицензировании импорта и не взимаются таможенные пошлины. Для регистрации необходимо подтвердить, что этот тип воздушного судна допускается к регистрации на Бермудах (имеет сертификат типа воздушного судна). Подержанный самолет должен иметь сертификат летной годности, выданный в стране последней регистрации. Изучив представленные документы, власти Бермуд направляют представителя для инспекции воздушного судна по месту его обслуживания. Если результат инспекции удовлетворителен, производится регистрация с присвоением регистрационного знака (бортового номера) и выдается сертификат летной годности воздушного судна. Кроме того, на Бермудах существует отдельный реестр для регистрации залогов на воздушные суда.

На Бермудах признаются сертификаты типа, выпущенные в США, Канаде и ЕС. После регистрации воздушное

судно необходимо эксплуатировать и обслуживать в соответствии с требованиями выпустившей сертификат страны. Такой подход, помимо прочего, обеспечивает беспрепятственную продажу самолета в будущем в страну его первоначальной регистрации.

Бермудские власти также признают пилотские лицензии (свидетельства), выданные рядом зарубежных стран.

В ходе эксплуатации бермудские власти осуществляют регулярные инспекции воздушного судна. Свидетельства летной годности выдаются на срок 12 месяцев и затем ежегодно продлеваются в случае положительных результатов проверок воздушного судна и его документации. Стоимость выпуска и ежегодного продления сертификата летной годности зависит от массы воздушного судна (например, для судна весом 30 т она составляет 10 тыс. долл. США). Когда компания-владелец заключает с другим лицом договор об эксплуатации воздушного судна, копия этого документа представляется в регистрирующий орган.

Как избежать неприятностей?

При эксплуатации воздушного судна, зарегистрированного в «офшорном» реестре, необходимо иметь в виду ограничения, налагаемые на перевозки иностранными судами в тех или иных странах. Международные перевозки чаще всего проблем не вызывают, а вот каботаж, как упоминалось, иностранным судам обычно запрещен. В частности, в России даже сам владелец официально не может совершить внутренний перелет на самолете с зарубежной регистрацией.

Во многих странах правила несколько либеральнее: допустимы перевозки по стране хозяина воздушного судна и сопровождающих его лиц, иногда разрешены и другие некоммерческие полеты по стране (т. е. перевозка третьих лиц без оплаты). Однако коммерческий каботаж чреват самыми неприятными последствиями. Помимо потенциальных проблем по месту регистрации самолета ввиду выхода за рамки категории сертификата летной годности могут последовать санкции со стороны страны, в которой происходила незаконная

перевозка, вплоть до ареста самолета и требования уплаты ввозных пошлин и налогов, а также штрафов. К аналогичным результатам может привести и слишком долгое пребывание самолета в той или иной стране без оформления операции его ввоза.

Так, прибывающее в ЕС воздушное судно освобождается от таможенного оформления и уплаты пошлин, если оно зарегистрировано за пределами ЕС на имя нерезидента ЕС и фактически используется лицом, не являющимся резидентом ЕС. При этом такое воздушное судно не должно находиться в ЕС более шести месяцев (в особых случаях этот срок может быть продлен таможенными органами). Использование такого воздушного судна резидентами ЕС запрещается (включая и пассажиров, и пилотов), хотя и с некоторыми исключениями. Некоторые страны ЕС, например Франция, проявляют завидную настойчивость и изобретательность в борьбе с нарушителями этих правил, включая, помимо тщательной проверки документов, опросы пассажиров и членов экипажа.

Для перевозок резидентов ЕС внутри ЕС воздушное судно должно быть импортировано в любую из стран ЕС с уплатой соответствующей таможенной пошлины и НДС (при этом регистрация воздушного судна может оставаться зарубежной, если каботаж некоммерческий). В тех странах ЕС, где окажется самолет, таможенные власти могут потребовать предъявления соответствующей таможенной декларации. Следует иметь в виду, что некоторые виды воздушных судов в некоторых странах ЕС (например Дании) могут полностью или частично освобождаться от таможенных пошлин и (или) НДС. Уплатенный при импорте таможенный НДС при определенных условиях (использование самолета в коммерческих целях лицом, зарегистрированным как плательщик НДС) может приниматься к вычету или возмещаться. Наконец, коммерческий доход от эксплуатации самолета в ЕС подлежит налогообложению в стране местонахождения владельца (эксплуатанта) и (или) его постоянного представительства в другой стране. Поэтому правильный выбор страны, в которой

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

самолет проходит таможенное оформление, а также юридической формы владения самолетом и его эксплуатации весьма важны с точки зрения налоговых последствий.

Откуда «войти» в ЕС?

Если самолет предполагается эксплуатировать в ЕС, привлекательной может оказаться недавно появившаяся возможность регистрации частных самолетов на острове Мэн (реестр открылся в 2007 г.). Соответствующее законодательство имеет британскую основу, сам реестр ведется под эгидой Великобритании как участника Чикагской конвенции. Именно Великобритании принадлежат права на префикс «М», используемый для своих регистрационных знаков островом Мэн.

Хотя этот остров стал традиционным офшорным центром, в одном отношении он радикально отличается от карибских офшорных юрисдикций. Не являясь полноценным членом ЕС, по соглашению с Великобританией он входит в таможенное и фискальное пространство ЕС. То есть самолет, растаможенный на острове Мэн, может летать на территории стран ЕС без риска быть арестованным.

Для регистрации в местном реестре самолет обычно оформляется в собственность компании, зарегистрированной на острове Мэн. Прямое налогообложение дохода компаний на острове отсутствует (исключение составляют фирмы, ведущие банковскую и некоторые другие виды деятельности). Стандартная ставка НДС (в том числе при импорте) составляет 17,5 %, но для воздушных судов массой более 8 т применяется ставка 0 %. Таможенная пошлина для воздушных судов массой более 2 т составляет 2,7 %. Таким образом, оформление может оказаться значительно выгоднее, чем, например, в России. Когда самолет приобретает в стране ЕС (кроме Великобритании), то в соответствии с правилами ЕС НДС вообще не взимается, если компания-покупатель — зарегистрированный плательщик НДС на острове. Таможенная пошлина при приобретении самолета в ЕС также не уплачивается. Для

владельца воздушного судна остров Мэн может быть удобной в налоговом отношении «дверью» в ЕС.

Выводы

Для полноценного использования воздушного судна в России оно должно быть зарегистрировано в российском реестре гражданских воздушных судов. Но если воздушное судно приобретено за рубежом, оно должно пройти таможенное оформление с уплатой таможенной пошлины и НДС. Чтобы избежать этих расходов, авиакомпании и частные владельцы нередко используют самолеты, зарегистрированные в зарубежных реестрах.

Взятые в лизинг российскими авиакомпаниями самолеты зарубежного производства часто имеют бермудскую или ирландскую регистрацию, так как с этими странами заключены соглашения о поддержании летной годности. Однако для использования таких самолетов в России авиакомпании все равно требуется особое разрешение правительства.

Частные владельцы самолетов не связаны этими соображениями, соответственно они имеют более широкий выбор юрисдикции для регистрации самолета. Часто самолет регистрируется на одном из карибских островных государств; популярный вариант — Республика Аруба. Однако такие самолеты могут использоваться только в международных рейсах: каботажные рейсы по России им не разрешены, во всяком случае официально.

Для полноценного использования в пределах ЕС (с возможностью перевозок резидентов ЕС) воздушное судно должно быть растаможено в одной из стран ЕС, причем возможно сохранение иностранной регистрации. Однако для коммерческих полетов по ЕС требуется, как правило, и регистрация воздушного судна в одной из стран ЕС. Один из наименее затратных вариантов для владельцев частных самолетов — таможенное оформление на острове Мэн, входящем в таможенное пространство ЕС. В 2007 г. там открыт и собственный реестр для регистрации частных воздушных судов.