Куда движутся самолеты? Регистрация воздушных судов за рубежом

Хотите верьте, хотите нет, а самолет – это имущество недвижимое. Во всяком случае, так считают авторы российского Гражданского кодекса, отнесшие к недвижимым вещам, помимо прочего, «подлежащие государственной регистрации воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты» (ст. 130 ГК РФ). Дело здесь, конечно, не в том, что юристы скептически относятся к возможности перемещения в пространстве упомянутых объектов, а в том, что закон рассматривает права собственности на них как особо важные для государственных интересов, ввиду чего подчиняет их особому правовому режиму, подобному тому, что предусмотрен для зданий, сооружений и т.д. В частности, все разновидности недвижимости подлежат государственной регистрации.

Однако такая государственная регистрация осуществляется по различным правилам для разных видов недвижимого имущества. В частности, Правила регистрации гражданских воздушных судов РФ утверждены Приказом Минтранса РФ от 2 июля 2007 г. N 85. 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 (начинаются с государственного знака России «RA»), 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 здесь 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 воздушное судно и сделок с ним. Основной смысл регистрации состоит в том, что в результате регистрации воздушное судно приобретает «национальную принадлежность» Российской Федерации в смысле требованиями Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (с последующими изменениями) («Чикагская Конвенция»).

Это, в частности, означает, что именно страна регистрации отвечает за поддержание летной годности данного воздушного судна. Если воздушное судно удовлетворяет установленным государством требованиям, ему выдается сертификат летной годности, без которого эксплуатация не допускается. В России требования и процедуры сертификации установлены Приказом Минтранса РФ от 16.05.2003 N 132. В дальнейшем воздушное судно также должно обслуживаться по правилам, принятыми в стране его регистрации. В России правила, касающиеся организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145) утверждены Приказом Федеральной авиационной службы РФ от 19 февраля 1999 г. N 41. В США аналогичные правила известны под аббревиатурой FAR 145 (приняты Федеральной администрацией по авиации), а в Европе - как EASA Part 145 (автор - Европейское агентство по безопасности авиации). Правила 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 (а это 190 стран, то есть чуть ли не все страны мира) признает сертификаты летной годности, выданные другими странами-участницами (ст. 33 Чикагской Конвенции). Это, однако, отнюдь не означает, что самолеты с

© ROCHE & DUFFAY 2008

Перепечатка и иное копирование материалов допускается
только с письменного разрешения Roche & Duffay

иностранной регистрацией автоматически допускаются к эксплуатации в любой стране, участвующей в 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 осуществляются только по специальному разрешению этого государства. А вот каботаж, то есть перевозки в пределах какого-либо государства иностранными воздушными судами, вообще говоря, не допускается (ст.ст. 5-7 Чикагской Конвенции).

Это, однако, лишь «рамочные» нормы: некоторые страны или 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 авиакомпания из одной страны имеет право осуществлять перевозку между пунктами в другой стране. Россия, однако, не спешит открывать свое небо зарубежным авиакомпаниям.

Далее, согласно поправке к Чикагской Конвенции, вступившей в силу в 1997 году, 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 Чикагской Конвенции). В соответствии с таким соглашением часть функций и обязанностей государства регистрации воздушного судна может передаваться государству местонахождения эксплуатанта. Прежде всего речь идет об ответственности за подержание летной годности и 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, обычно включаемому в соглашение в качестве приложения и время от времени пересматриваемого. Ценность таких соглашений для авиакомпаний состоит в том, что они получают возможность эксплуатировать воздушное судно, зарегистрированное за рубежом, но при этом сертифицировать и обслуживать его у себя дома.

Что касается России, ею заключен ряд таких двусторонних соглашений. В отчетах Ространснадзора за 2006 и 2007 годы упоминаются уже действующие соглашения по поддержанию летной годности с Бермудами 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 самой специфики воздушного судна, а именно, необычайно мобильного характера данного вида «недвижимости», 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 принципе, в любой стране мира.

Но зачем вообще нужно регистрировать самолет за рубежом? Не проще ли зарегистрировать его по месту нахождения авиакомпании и не знать проблем с обслуживанием? 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 году российские таможенные пошлины на некоторые виды гражданских са-

© ROCHE & DUFFAY 2008

Перепечатка и иное копирование материалов допускается
только с письменного разрешения Roche & Duffay

молетов были существенно снижены (было: 20%; стало: до 19 посадочных мест и не более 20 тонн – 10%, свыше 300 мест – 0%, прочие – 20%). Однако таможенный НДС по-прежнему подлежит уплате в полном объеме. Хотя теоретически НДС и должен затем возмещаться импортеру, на практике с этим есть проблемы. Далее, получая российскую регистрацию, самолет обслуживается по российским правилам. В связи с этим перерегистрировать его впоследствии в зарубежном реестре будет не так-то просто, то есть его обратная продажа за рубеж может быть затруднительна. Кроме того, некоторые типы самолетов вообще невозможно обслуживать в России ввиду отсутствия соответствующих технических центров. Наконец, зачастую российская авиакомпания не приобретает самолет на свое имя, а берет его в лизинг у зарубежного владельца; зарубежный же владелец часто предпочитает сохранить зарубежную регистрацию самолета.

Где регистрируются самолеты?

Ввиду вышесказанного 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-Bxx и IE-xxx), ввиду наличия у России с этими странами соглашений 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, временный ввоз транспортных средств производится беспошлинно, по общему правилу, лишь в тех случаях, когда они не используются во внутренних перевозках на территории России (ст. 271 ТК РФ). То есть временно ввезенные самолеты в принципе должны использоваться лишь в международных рейсах. Однако Правительство РФ может предусматривать исключения из этого правила, что оно нередко и делает; тогда самолет с иностранной регистрацией может использоваться и на внутренних рейсах. (Известно любопытное судебное дело, в котором авиакомпания «Сибирь» безуспешно судилась с правительством, доказывая, что оно незаконно освободило от таможенных пошлин на самолеты авиакомпанию «Трансаэро», отказав в подобной льготе «Сибири»; см. Решение ВАС РФ от 21.01.2004 № 14491/03.)

Выше шла речь о российских авиакомпаниях. Однако помимо них, в России есть и другие пользователи авиационной техники. Речь идет о деловой авиации или так называемых «бизнес-джетах» и их пользователях: крупных российских компаниях, их топ-менеджерах и прочих состоятельных лицах. Для того, чтобы официально осуществлять перевозки 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 так называемый «серый каботаж» имеет место).

На практике частные самолеты российских пользователей нередко регистрируются либо в упомянутых выше Бермудах или Ирландии, либо в одной из многочисленных карибских офшорных юрисдикций, предоставляющих необременительные условия регистрации таких воздушных судов: Ангилья, Каймановы острова, Монтсеррат (бортовые номера VP-Axx, VP-Cxx, VP-Mxx, соответственно) и др. Экс-губернатор Чукотки Роман Абрамович, например, предпочитает летать воздушными судами, зарегистрированными на Арубе (P4-xxx). Самолеты получают сертификат летной годности по месту своей регистрации и обслуживаются в технических центрах, сертифицированных соответствующей страной. Техцентры, однако, находятся не на самих островах, а в Европе или Америке, благо европейские и американские правила обслуживания на островах признаются.

© ROCHE & DUFFAY 2008

Перепечатка и иное копирование материалов допускается
только с письменного разрешения Roche & Duffay

Часто самолет и базируется за рубежом (не на самих островах, конечно), а в Россию прилетает для выполнения конкретного рейса.

Как зарегистрировать самолет за рубежом?

В мире существует довольно много «офшорных баз» для регистрации воздушных судов. Помимо уже упоминавшихся, можно вспомнить также Багамские острова, Британские Виргинские острова, Теркс и Кайкос, Фолклендские острова, Гибралтар (C6-xxx, VP-Lxx, VQ-Txx, VP-Fxx, VP-Gxx). В 2007 открылся для регистрации авиареестр на Острове Мэн (M-xxxx). Популярность «офшорных реестров» определяется прежде всего возможностью сэкономить на налогах (причем законным образом), а также конфиденциальностью владения и 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. Большинство из перечисленных юрисдикций являются или британскими «заморскими территориями», или бывшими британскими колониями, законодательство которых имеет британскую основу. Аруба – автономная территория в составе Королевства Нидерланды, и ее законодательство базируется на голландском образце. В некоторых реестрах воздушное судно может быть зарегистрировано только на имя лица из данной страны, что на практике означает необходимость регистрации местной компании для владения самолетом. В некоторых юрисдикциях к регистрации допускаются только частные воздушные суда, в других – также и обычные пассажирские самолеты. Различаются, иногда довольно существенно, и государственные пошлины и сборы. Вместе с тем в основном требования для регистрации в большинстве «офшорных реестров» сходны и довольно необременительны.

Так, например, на Бермудах возможна регистрация воздушных судов как в категории «Частное», так и в категории «Транспорт» (пассажирский и/или грузовой), а также «Авиационные работы». Примерно две трети фактически зарегистрированных воздушных судов – частные, треть - пассажирские, и лишь немного грузовых. 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 самих Бермуд, 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 эта информация не предоставляется в публичный доступ.

В заявлении на регистрацию воздушного судна, подаваемым в местную юридическую фирму, указываются всевозможные сведения о воздушном судне, включая личные данные бенефициара (физического лица); тип, год производства, серийный номер воздушного судна; место базирования и эксплуатации; кто будет осуществлять обслуживание; предполагаемый характер эксплуатации и экипаж. Если самолет не ввозится на Бермуды физически и не используется для местных перево-

© ROCHE & DUFFAY 2008

Перепечатка и иное копирование материалов допускается
только с письменного разрешения Roche & Duffay

зок, 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»). Для подержанного самолета необходимо представить сертификат летной годности из страны последней регистрации. Изучив представленные документы, власти Бермуд направляют своего 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 обслуживать в соответствии с требованиями выпустившей сертификат страны. Это, помимо прочего, снимает проблемы при возможной будущей продаже самолета обратно в страну его первоначальной регистрации. Бермудские власти также признают пилотские лицензии (свидетельства), выпущенные рядом зарубежных стран.

В ходе эксплуатации бермудские власти осуществляют регулярные инспекции воздушного судна. Свидетельства летной годности выдаются на срок в 12 месяцев и затем ежегодно продляются в случае удовлетворительных результатов проверок воздушного судна и его документации. Стоимость выпуска и ежегодного продления сертификата летной годности зависит от массы воздушного судна (например, для 30 т – 10 тыс. долл.). Когда компания-владелец заключает с другим лицом договор об эксплуатации воздушного судна, его копия предоставляется 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. Чисто международные перевозки обычно проблем не вызывают, но, как уже упоминалось, каботаж иностранным судам обычно запрещен. В частности, в России даже сам владелец бизнес-джета официально не может совершать внутренний перелет на самолете с зарубежной регистрацией.

Во многих странах правила несколько либеральнее: разрешаются перевозка по стране самого владельца воздушного судна и сопровождающих его лиц, иногда разрешены и другие некоммерческие полеты по стране (то есть перевозка третьих лиц без оплаты). Однако коммерческий каботаж может повлечь самые неприятные последствия. Помимо потенциальных проблем по месту регистрации самолета ввиду выхода за рамки категории сертификата летной годности, могут последовать санкции со стороны страны, где происходила незаконная перевозка, вплоть до ареста самолета и требования уплаты ввозных пошлин и налогов на его стоимость, не говоря уже о штрафах. К аналогичным последствиям может привести и слишком долгое пребывание самолета в той или иной стране без оформления его импорта.

Так, например, прибывающее в ЕС воздушное судно освобождается от таможенного оформления и уплаты импортных 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; срок может быть продлен таможенными органами, но лишь в исключительных случаях. Использование такого воздушного судна резидентами ЕС запрещается (включая и пассажиров, и пилотов), хотя и с некоторыми исключениями. Некоторые

© ROCHE & DUFFAY 2008

Перепечатка и иное копирование материалов допускается
только с письменного разрешения Roche & Duffay

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 в принципе может оставаться зарубежной, если каботаж некоммерческий). В других 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, Дания) могут полностью или частично освобождаться от таможенных пошлин и/или НДС. Далее, уплаченный 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, где самолет проходит таможенное оформление и правильный выбор 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 году). Соответствующее законодательство основано на британской версии, да и сам реестр ведется под эгидой Великобритании как участника Чикагской конвенции. Именно Великобритании принадлежат права на префикс «М», используемый для своих регистрационных знаков Островом Мэн.

Остров Мэн, хотя и является традиционным офшорным центром, в одном отношении радикально отличается от карибских офшорных юрисдикций. Хотя остров и не является полноценным членом ЕС, но, по соглашению с Великобританией («зависимой территорией» которой он является), он входит в таможенное и фискальное пространство ЕС. То есть самолет, «растаможенный» на Острове Мэн, может спокойно летать по ЕС без риска быть арестованным где-нибудь во Франции.

Для регистрации в местном реестре самолет обычно оформляется в собственность компании, зарегистрированной на Острове Мэн. Прямое налогообложение дохода компаний на острове отсутствует (кроме банковской и некоторых других видов деятельности). Стандартная ставка НДС (в том числе при импорте) составляет 17,5%, но для воздушных судов массой более 8 т применяется нулевая ставка. Таможенная пошлина для воздушных судов массой более 2 т составляет 2,7%. Таможенное оформление, таким образом, может оказаться отнюдь не разорительным (по сравнению, например, с российскими таможенными платежами). Если же самолет приобретается в стране ЕС (кроме Великобритании), то, в соответствии с правилами ЕС, НДС вообще не взимается, если компания-покупатель является зарегистрированным плательщиком НДС на острове. Таможенной пошлины при приобретении самолета в ЕС также, естественно, не возникает. Таким образом, для владельца воздушного судна Остров Мэн может быть выгодной в налоговом отношении «точкой входа» в ЕС.

© ROCHE & DUFFAY 2008

Перепечатка и иное копирование материалов допускается
только с письменного разрешения Roche & Duffay

Выводы

Вообще говоря, 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, ввиду наличия с этими странами соглашений о поддержании летной годности. Однако для использования авиакомпанией таких самолетов в России все равно требуется особое разрешение правительства.

Частные владельцы самолетов не связаны этими соображениями и, соответственно, имеют более широкий спектр выбора юрисдикций для регистрации самолета. Часто самолет регистрируется на одном из карибских островных государств, предлагающих необременительные условия регистрации самолетов и налогообложения компаний, владеющих самолетами. Один из популярных вариантов – 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 «входа» в ЕС для владельцев частных самолетов – таможенное оформление на Острове Мэн. входящем в таможенное пространство ЕС. В 2007 году там открыт и собственный реестр для регистрации частных воздушных судов.

Материал подготовлен компанией Roche & Duffay
тел. (095) 790-2660; 624-1300

© ROCHE & DUFFAY 2008

Перепечатка и иное копирование материалов допускается
только с письменного разрешения Roche & Duffay