

Любое воздушное судно должно быть зарегистрировано. Таково требование международных актов и внутреннего законодательства всех стран.

Однако решение вопросов, касающихся регистрации ВС, начинается не тогда, когда новый владелец подписывает акт его приёмки. И не тогда, когда будущий владелец подписывает контракт на покупку (производство) своего самолёта. Тут примерно также, как при постройке собственного дома – первоначально нужно мысленно расставить мебель, пройти по комнатам, включить и выключить свет – и лишь потом давать задание архитектору, в противном случае сам себе попеняешь на нерациональные помещения и переделки.

Посчитав важным увеличить личный вклад в дело покорения воздушной стихии путём приобретения самолёта, стоит прикинуть, где вы собираетесь его больше всего эксплуатировать и с какой целью. Если требуются частые полёты по России, важен фактор времени – проще зарегистрировать в нашей стране. Будете осуществлять коммерческую эксплуатацию – потребуется, по сути, создать мини-авиакомпанию и получить сертификат эксплуатанта. Чаше планируете перемещаться в зарубежном воздушном пространстве – можно зарегистрировать ВС в иностранном государстве.

В обиходе нередко используются термины «частная» и «коммерческая» регистрация, подразумевая, что в первом случае самолёт предназначается «для себя», а во втором – для извлечения прибыли. Российское законодательство такой терминологии не содержит.

По закону, вся авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации; в свою очередь, она подразделяется на коммерческую и так называемую «авиацию общего назначения» (которая не используется для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ).

Все гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких ВС авиации общего назначения (к таковым относится ВС, максимальный взлётный вес которого составляет не более 495 килограмм без учета веса авиационных средств спасания), подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации.

Необходимо иметь в виду, что в России существует два вида регистрации. Один из них связан с присвоением регистрационного номера и приобретением после регистрации национальной принадлежности Российской Федерации. Такая регистрация никоим образом не связана с правом собственности и иными имущественными аспектами. В приказе Минтранса России особо оговаривается: «Акт регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре не является актом регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним». Срок регистрации – не более 10 рабочих дней со дня поступления в регистрирующий орган необходимого комплекта документов (заявления в произвольной форме, «платёжку» об уплате пошлины, документ о праве собственности, при необходимости – документы об исключении из иных реестров или экспортный сертификат лётной годности). При включении данных о гражданском воздушном судне в Государственный реестр органом регистрации присваиваются ему государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на гражданское воздушное судно. Эти знаки состоят из: государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского

алфавита "RA"; регистрационного знака, состоящего из пяти арабских цифр или сочетания арабских цифр и букв латинского алфавита. Государственный знак отделяется от регистрационного знака дефисом.

За государственную регистрацию воздушных судов в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации взимается пошлина, не превышающая 4 тысячи рублей.

Второй вид регистрации – это государственная регистрация прав на воздушные суда и сделок с ними, которая рассматривается как «юридический акт признания и подтверждения государством наличия, возникновения, перехода, прекращения, ограничения (обременения) права собственности и других вещных прав» на воздушные суда в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации. Срок её – не позднее месяца со дня подачи заявления и документов, необходимых для государственной регистрации.

Различие процедур и юридических последствий двух видов регистрации чётко отражено в судебной практике. Так, Высший Арбитражный Суд Российской Федерации принял Определение от 27 августа 2010 г. №ВАС-11311/10 по делу, касающемуся регистрации изменений в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации о собственнике воздушного судна Як-40 RA-87917. Суд прямо указал, что акт регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре не является актом регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним; в связи с этим довод заявителя о том, что судами фактически рассмотрен спор о праве на воздушное судно, которое признано за одной из авиакомпаний, отклонён.

Говоря о регистрации ВС в России, нельзя не затронуть вопрос о более существенных, чем госпошлина, расходах, которые складываются из ввозного НДС, транспортного налога и налога на имущество; проблему таможенной пошлины опускаем, так как на значительное число интересующих нас ВС распространяется ставка «ноль процентов». Однако ввозной НДС равен 18% от таможенной стоимости; налоговые ставки по налогу на имущество устанавливаются законами субъектов Российской Федерации в пределах 2,2 процента от среднегодовой стоимости ВС (это для организаций, граждане этот налог с ВС не уплачивают); транспортный налог уплачивается по 25 рублей с каждой лошадиной силы (для ВС, имеющих двигатели, кроме реактивных) или по 20 рублей с каждого килограмма силы тяги (для ВС, имеющих реактивные двигатели). Лица, осуществляющие коммерческую эксплуатацию воздушных судов, от транспортного налога освобождены.

Вместе с тем, российская регистрация влечёт снижение аэронавигационных сборов и упрощает получение разрешений на внутренние полёты.

Зарубежная регистрация используется как для экономии средств, так и для иных целей (экономическая безопасность, возможность свободной эксплуатации в иностранных государствах и т.д.). Стоимость государственных пошлин и регистрационных сборов, как и правила регистрации, различаются в зависимости от конкретной страны. Например, на популярных Бермудских островах можно зарегистрировать ВС в любой категории (в том числе «частной»), однако коммерческая перевозка пассажиров и (или) грузов для такого «частника» невозможна. При этом зарегистрированные за границей самолёты можно использовать только для международных полётов – их коммерческая эксплуатация в России, по общему правилу, запрещена. Впрочем, как и на Бермудских островах.

P.S. Затрагивая тему экономии средств при покупке бизнес-джета, вспомнил одну историю. В позапрошлом веке для членства в Нью-Йоркском яхтенном клубе, командором которого был богатейший человек Америки Джон Пирпонт Морган, необходимо было владеть яхтой. Нефтепромышленник Генри Пирсон, желавший вступить в клуб, задал Моргану вопрос: «В какую сумму обходится содержание яхты?».

И получил ответ: «Это не для Вас. Тот, кто задаёт подобные вопросы, не имеет права владеть яхтой». Подумалось: недемократично. Но правда.