

**Ковальковская Т., Шедогубов И. Правовой режим воздушных судов. Российская юстиция, 2001, №1.**

Т. Ковальковская, И. Шедогубов, юристы ЗАО «ЮрИнфОРКонсалТ».

В результате приватизации авиатранспортных предприятий и сокращения Вооруженных Сил значительная часть воздушных судов перешла в собственность частных организаций, что привело к возникновению интенсивного оборота данного вида имущества. Действующее законодательство в отношении воздушных судов содержит противоречивые нормы и пробелы в регулировании. Хозяйствующие субъекты вынуждены совершать сделки с авиатехникой, невзирая на риск, обусловленный несовершенством правовой базы. В результате возникают ситуации, когда лицо, действовавшее вполне добросовестно и с достаточными предосторожностями, не имеет возможности юридическими средствами обеспечить эффективную защиту своих прав на имущество. Попытаемся разобраться, почему так происходит.

Воздушные суда как недвижимые вещи. По закону к недвижимым вещам относятся не все воздушные суда, а только подлежащие государственной регистрации (п.2 ст.130 ГК РФ). К сожалению, ст.131 ГК, посвященная вопросам государственной регистрации недвижимости, с юридико – технической точки зрения не безупречна. Если судить по ее названию, речь должна идти о регистрации недвижимых вещей. В действительности же в ней говорится о регистрации не столько вещей, сколько прав на них.

Неясность вносит п.2 указанной статьи, который гласит: «В случаях, предусмотренных законом, наряду с государственной регистрацией могут осуществляться специальная регистрация или учет отдельных видов недвижимого имущества». Речь идет о государственной регистрации – но чего? Вещей или же прав на них? Во всех остальных пунктах ст.131 ГК говорится только о регистрации прав. Но смысл п.2 таков, что в нем должна подразумеваться государственная регистрация именно имущества. Однако никаких разъяснений, в чем она заключается и как должна быть организована, ГК не содержит. Непонятно также, как государственная регистрация соотносится со специальной.

По всей видимости, в п.2 ст.131 ГК имеется в виду следующее: помимо государственной регистрации прав на недвижимые вещи законом может быть предусмотрена государственная регистрация (учет) самих вещей, именуемая также специальной регистрацией (учетом) объектов недвижимости. В этом случае будет совпадать терминология ГК и Воздушного кодекса РФ (далее – ВК). Согласно ст.33 ВК гражданские и государственные суда подлежат государственной регистрации, а экспериментальные – государственному учету. Действующий в настоящее время Кодекс был принят после вступления в силу первой части ГК и, следовательно, основывается на его нормах. Поэтому государственная регистрация (учет) воздушных судов есть не что иное, как предусмотренная п.2 ст.131 ГК специальная регистрация данных объектов недвижимости.

Регистрация воздушных судов. Она в нашей стране существует уже давно. Ее введение было вызвано необходимостью установления национальной принадлежности воздушных судов, что является одним из принципов как отечественного, так и международного воздушного права. В ст.17 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации (1944 год) установлено специальное правило, в соответствии с которым воздушные суда имеют национальность того государства, в котором зарегистрированы. Государство регистрации принимает на себя предусмотренные Конвенцией права и обязанности, вытекающие из факта установления национальной

принадлежности воздушного судна, и прежде всего – распространение на него своей юрисдикции.

Статья 33 ВК для целей регистрации подразделяет воздушные суда на гражданские, государственные и экспериментальные. Данная классификация основана на делении авиации на гражданскую – используемую в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, государственную – используемую для осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения мобилизационно – оборонных задач, и экспериментальную – используемую для проведения опытно – конструкторских, экспериментальных, научно – исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники (ст.ст. 21-23 ВК).

Наибольший интерес в данном случае представляет первая категория судов, поэтому вопросы их регистрации рассмотрим более подробно.

Согласно п.п. 1, 2 ст.33 ВК гражданские воздушные суда подлежат государственной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между государством эксплуатанта и государством регистрации. (Эксплуатантом считается гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие его для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.) Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов РФ возлагается на специально уполномоченный орган. В настоящее время таковым является Министерство транспорта РФ, к которому перешли соответствующие функции упраздненной Федеральной службы воздушного транспорта России.

Порядок регистрации определяется Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации, утвержденными приказом Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта РФ от 12 октября 1995 г. N ДВ-110. Но этот документ не во всем согласуется с действующим законодательством и требует существенной переработки.

Основные цели регистрации воздушных судов и объектов недвижимости, перечисленных в абз.1 п.1 ст.130 ГК (земельных участков, участков недр, обособленных водных объектов и всего, что прочно связано с землей), различны. Изначально регистрация воздушных судов имела прежде всего публично – правовое значение. Так, упомянутые Правила определяют регистрацию гражданских воздушных судов как документальное подтверждение государственным органом распространения юрисдикции государства на данный экземпляр воздушного судна с вытекающими из этого обязательствами собственника, эксплуатанта и государства в соответствии с требованиями Воздушного кодекса и международных соглашений. Но с принятием первой части ГК РФ регистрация воздушных судов в Российской Федерации приобрела также частноправовое значение – как и для вещей недвижимых *de facto*.

Момент, с которого воздушное судно признается объектом недвижимости, законодателем не определен. Статьей 130 ГК к недвижимым вещам отнесены воздушные суда, подлежащие регистрации. В связи с этим возникает вопрос – является ли недвижимостью незарегистрированное воздушное судно? Существуют две основные точки зрения на данную проблему. Если исходить из буквы закона, то на основании п.2 ст.130 ГК нужно сделать вывод, что определяющим фактором признания воздушного судна недвижимым имуществом является не факт его регистрации, а лишь установленная законодательством необходимость соответствующей регистрации. Когда конкретное воздушное судно по закону требуется регистрировать, то его следует

считать объектом недвижимости независимо от того, зарегистрировано оно или нет. Согласно второму подходу воздушное судно становится объектом недвижимости с момента регистрации судна. Его сторонники полагают, что по смыслу ст.ст.130, 131 ГК выражения «подлежащие регистрации воздушные суда» и «зарегистрированные воздушные суда» неравнозначны. Делается вывод о том, что до оформления государственной регистрации судна его создателю принадлежит право собственности не на объект недвижимости как таковой, а на использованные для его постройки материалы. Поскольку момент регистрации недвижимой вещи становится правопорождающим фактом, то до момента такой регистрации вновь созданная вещь юридически не существует. Таким образом, указание в ст.130 ГК на то, что к объектам недвижимости относятся подлежащие регистрации воздушные суда, имеет смысл только в случае, когда последние не только подлежат регистрации, но и уже зарегистрированы.

Оба подхода, если их рассматривать в контексте действующего законодательства, имеют серьезные недостатки. В первом случае вопрос о том, является ли то или иное воздушное судно недвижимой вещью, каждый субъект правоприменительной деятельности должен решать самостоятельно. Задача эта не настолько проста, как может показаться. По смыслу п.1 ст.33 ВК государственной регистрации подлежат только воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов. Но критерии «предназначенности» в ВК не приводятся, что дает основание толковать ее по-разному. Это создает почву для споров.

При втором подходе государственная регистрация воздушного судна будет равносильна официальному приданию объекту статуса недвижимости. Однако тогда возникают неопределенности с правовым режимом воздушного судна (например, в случае, когда оно уже исключено из соответствующего реестра одного государства, но еще не включено в реестр другого государства). Очевидно, эти вопросы требуют урегулирования на международном уровне.

Регистрация прав на воздушные суда. Пункт 9 ст.33 ВК устанавливает, что государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на воздушное судно, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним осуществляются в соответствии со ст.131 ГК. Согласно п.п.1, 6 ст.131 ГК такая регистрация должна производиться в едином государственном реестре учреждениями юстиции; порядок регистрации и основания отказа в регистрации устанавливаются в соответствии с ГК законом о регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

По смыслу ГК регистрация прав на воздушные суда должна осуществляться в государственном реестре, являющемся общим как для вещей недвижимых *de facto*, так и для объектов движимых, но признаваемых недвижимостью *de jure*. Однако Федеральный закон от 21 июля 1997 г. «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» касается только объектов, недвижимых по своей природе. Согласно п.1 ст.4 этого Закона воздушные суда (а также морские суда, суда внутреннего плавания и космические объекты) исключены из сферы его действия. Тем самым предполагается некий особый порядок регистрации прав на эти вещи.

Налицо противоречие между ГК и Законом от 21 июля 1997 г., поскольку п.6 ст.131 ГК говорит о единственном (следовательно, едином) законе. Тем не менее создание отдельного реестра для регистрации прав на воздушные суда представляется целесообразным. Порядок регистрации прав на вещи недвижимые *de facto* и прав на воздушные суда в практическом плане несовместимы в силу присущей тем и другим специфики. Например, в соответствии с п.4 ст.2 Закона от 21 июля 1997 г. регистрация прав всегда осуществляется по месту нахождения имущества в пределах

регистрационного округа. Местожителство заявителя – гражданина или место нахождения заявителя – организации значения не имеют. Понятно, что к воздушным судам территориальный принцип регистрации неприменим.

Таким образом, имеется пробел в правовом регулировании регистрации прав на воздушные суда. Статьей 8 Закона «О введении в действие части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» и п.1 ст.33 Закона от 21 июля 1997 г. предусматривается, что до принятия соответствующих федеральных законов, основанных на положениях п.1 ст.131 ГК, должен применяться действующий порядок регистрации прав на воздушные суда. Но ни органы юстиции, ни специально уполномоченный орган в области гражданской авиации регистрацию прав на воздушные суда никогда не производили и не производят. Так называемого «действующего порядка» просто не существует.

Имеющиеся Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов РФ регламентируют вопросы регистрации самих воздушных судов, но не прав на них. Внесение в Государственный реестр гражданских воздушных судов РФ сведений о собственнике судна не может считаться регистрацией права собственности. В п.3.6 Правил прямо указано, что акт регистрации воздушного судна не является актом регистрации сделки по отчуждению имущества, а свидетельство о регистрации гражданского воздушного судна не может удостоверить право собственности лица на соответствующее судно.

Согласно названным Правилам и сложившейся практике внесение изменений в свидетельство о регистрации гражданского воздушного судна в связи со сменой его собственника может быть произведено только по заявлению эксплуатанта судна. Заявление собственника, не являющегося одновременно эксплуатантом, не служит основанием для внесения в реестр записи о новом собственнике. Такой порядок, безусловно, нарушает интересы данной категории собственников. Дело в том, что любое заинтересованное лицо может получить информацию из реестра о собственнике воздушного судна. Такую информацию все, как правило, считают достоверной, поскольку она исходит из официального источника. Но если информация в реестре уже устарела, то у нового собственника воздушного судна могут возникнуть проблемы с доказыванием своих прав.

Интересно, что в соответствии с п.10 ст.33 ВК в Государственный реестр гражданских воздушных судов РФ подлежат включению также сведения о залоге воздушных судов. По смыслу указанной нормы регистрация залога в этом реестре правового значения не имеет. Однако ее информационная ценность для заинтересованных лиц очевидна. Из всего сказанного можно сделать вывод, что возникновение права собственности, другого вещного права на воздушное судно в настоящее время не может быть обусловлено государственной регистрацией соответствующего права, несмотря на требование п.1 ст.131 ГК, поскольку порядок регистрации прав не установлен и ни один государственный орган не наделен полномочиями по осуществлению такой регистрации.

На наш взгляд, до создания системы регистрации прав на воздушные суда в отношении этого вида недвижимости следует применять п.1 ст.223 ГК, согласно которому право собственности у приобретателя вещи по договору возникает с момента ее передачи, а не с момента государственной регистрации, как это предусмотрено п.2 ст.223 ГК.

Регистрация сделок с воздушными судами. Закон предусматривает обязательную государственную регистрацию следующих сделок с недвижимостью: договора отчуждения под выплату ренты (ст.584 ГК), договора дарения (п. 3 ст. 574 ГК), договора аренды (п.2 ст.609 ГК). Однако правила п.2 ст. 609 ГК не применяются к договорам аренды транспортного средства как с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, так и без предоставления таких услуг – в силу прямого

указания закона (ст.ст. 633 и 643 ГК соответственно). Тем самым весьма распространенные в гражданской авиации договоры аренды воздушных судов исключены законодателем из перечня сделок, подлежащих государственной регистрации.

В целом ситуация с регистрацией сделок с воздушными судами в настоящее время полностью аналогична ситуации с регистрацией прав на данные объекты - в Российской Федерации она пока не осуществляется вследствие отсутствия нормативной правовой базы.

Проект закона о регистрации прав на воздушные суда существует, но когда он будет принят - неизвестно. Поэтому Верховному Суду РФ и Высшему Арбитражному Суду РФ целесообразно проанализировать практику разрешения споров по поводу этого вида имущества и дать судам необходимые разъяснения.