

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-3-91-102>

Исследовательская статья  
Поступила в редакцию: 25.05.2020  
Принята к публикации: 11.08.2020

**Владислав Леонидович ТОЛСТЫХ**

Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД  
России

119454, Российская Федерация, Москва, Проспект Вернадского, д. 76,  
Институт философии и права, Сибирское отделение, Российская академия наук,  
630090, Российская Федерация, Новосибирск, ул. Николаева, д. 8  
vlt73@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5103-5324

## ОФШОРНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

**ВВЕДЕНИЕ.** Концепция национальности воздушного судна заимствована из морского права; в настоящее время она закреплена в Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Регистрация выполняет несколько функций: во-первых, она позволяет идентифицировать судно; во-вторых, она предполагает обязанность государства регистрации контролировать его эксплуатацию, в-третьих, она предполагает ответственность государства регистрации в случае неосуществления такого контроля.

**МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ.** Исследование проведено на основе Чикагской конвенции 1944 г., Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, Протокола по авиационному оборудованию к ней 2001 г., актов российского законодательства и законодательства офшорных юрисдикций, прежде всего, Air Navigation Order 2013. В исследовании использованы методы формальной логики, а также исторический и сравнительно-правовой. Основная задача исследования – разработка предложений, направленных на повышение привлекательности российского реестра.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ.** Российская система регистрации имеет ряд недостатков: отсутствие кодифицированного акта; наличие двух органов с пересекающейся компетенцией (МАК и Росавиация); наличие высоких таможенных пошлин на ввоз некоторых типов самолетов. К этому следует добавить недостатки, связанные с организацией процесса регистрации:

высокую степень бюрократизации, дефицит квалифицированных специалистов и др. Регистрация воздушного судна в офшоре, наоборот, предполагает ряд преимуществ: быстрота и «дружественность», конфиденциальность данных о бенефициаре, отсутствие НДС и таможенных пошлин, качество контроля летной годности.

**ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ.** Проблема может быть решена императивно, посредством закрепления жесткого обязательства авиакомпаний регистрировать самолеты в отечественном реестре под угрозой невыдачи или отзыва сертификата эксплуатанта. Однако если этот реестр не соответствует мировым стандартам, данная мера отрицательно скажется на развитии авиационного сектора и безопасности перевозок. В этой связи создание прозрачной, целостной и эффективной системы регистрации соответствует интересам государства не в меньшей степени, чем интересам авиакомпаний. Применительно к РФ достижение этой цели предполагает решение ряда тактических задач, направленных на упрощение формальностей, признание российской системы регистрации и стимулирование гражданского оборота.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** международное воздушное право, регистрация воздушного судна, офшорная юрисдикция, государство регистрации, летная годности, компания специального назначения, лизинг воздушных судов.

**ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:** Толстых В.Л. 2020. Офшорная регистрация воздушных судов. – Московский журнал международного права. № 2. С. 91–102. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-3-91-102>

*Статья подготовлена в рамках гранта МГИМО МИД России на выполнение научных работ молодыми исследователями под руководством докторов наук.*

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-3-91-102>

Research article  
Received 25.05.2020  
Approved 11.08.2020

**Vladislav L. Tolstykh**

Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia

76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454

Institute of Philosophy and Law, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences

8, ul. Nikolaeva, Novosibirsk, Russian Federation, 630090

vlt73@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5103-5324

## OFFSHORE REGISTRATION OF AIRCRAFT

**INTRODUCTION.** *The concept of nationality of an aircraft is borrowed from the law of the sea; it is currently enshrined in the Chicago Convention on International Civil Aviation of 1944. Registration performs several functions: firstly, it allows the identification of an aircraft; secondly, it implies the obligation of the state of registration to control its operation; thirdly, it implies the responsibility of the state of registration in the event of failure to exercise such control.*

**MATERIALS AND METHODS.** *The research was done on the basis of the Chicago Convention of 1944, Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment 2001, Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment 2001, acts of Russian legislation and acts of offshore legislation, primarily Air Navigation Order 2013. The research involved historical method, methods of formal logic and comparative legal method. The main objective was to develop proposals aimed at increasing the attractiveness of the Russian registry.*

**RESEARCH RESULTS.** *The Russian registration system has several shortcomings: lack of a codified act; presence of two authorities with overlapping competencies (the Interstate Aviation Committee and the Federal Air Transport Agency); high customs duties on the import of certain types of aircrafts. To this should be added the shortcomings relating to the organization of the registration process: a high degree of its bureaucratization, lengthiness, shortage of qualified specialists,*

*etc. The registration of an aircraft in offshore, on the contrary, implies a number of advantages: speed and “friendliness”, confidentiality of beneficiary data, absence of VAT and customs duties, quality of airworthiness control.*

**DISCUSSION AND CONCLUSIONS.** *The problem can be resolved imperatively – by fixing the strict obligation of airlines to register aircraft in the domestic registry under the threat of non-issuance or revocation of the operator’s certificate. If, however, this registry does not meet international standards, this measure will adversely affect the development of the aviation sector and the safety of transport. In this regard, the creation of a transparent, holistic and efficient registration system meets the interests of the state no less than the interests of airlines. With regard to the Russian Federation, achieving this goal involves completing a number of tactical tasks, aimed at simplifying formalities, ensuring recognition of the Russian registration system and stimulating trade turnover.*

**KEYWORDS.** *International air law, aircraft registration, offshore jurisdiction, state of registration, airworthiness, special purpose vehicle, aircraft leasing.*

**FOR CITATION:** Tolstykh V.L. Offshore Registration of Aircraft. – Moscow Journal of International Law. 2020. No. 2. P. 91–102. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-3-91-102>

*The article was prepared under the grant by the Moscow State Institute of International Relations (Univer-*

*sity) MFA for performance of scientific work by young researchers under the guidance of doctors of sciences.*

## 1. Принципы регистрации воздушного судна

Концепция национальности воздушного судна заимствована из морского права<sup>1</sup>. Вопросы национальности и регистрации воздушных судов обсуждались в ходе Парижской конференции по международной воздушной навигации 1910 г., которая, однако, не завершилась принятием финального соглашения. Принципы регистрации были закреплены только в Парижской конвенции о регулировании воздушных передвижений 1919 г. В соответствии со ст. 7 воздушные суда должны были регистрироваться в государстве только в том случае, если они полностью принадлежат гражданам данного государства; похожее требование предъявлялось к корпоративным судам. Префиксы, использованные в регистрационных знаках, были основаны на кодах радиопозывных, определенных на Лондонской международной радиотелеграфной конференции 1913 г.; впоследствии они неоднократно менялись; в настоящее время их распределением занимается ИКАО.

Регистрация выполняет несколько функций: во-первых, она позволяет идентифицировать судно; во-вторых, она предполагает обязанность государства регистрации контролировать его эксплуатацию; в-третьих, она предполагает ответственность государства регистрации в случае неосуществления такого контроля.

В соответствии со ст. 17 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. воздушное судно имеет национальность того государства, в котором оно зарегистрировано.

Регистрация в двух государствах не допускается, но судно может быть перерегистрировано в другом государстве (ст. 18). Регистрация осуществляется по национальному законодательству (ст. 19). Каждое судно имеет национальные и регистрационные знаки (ст. 20), которые обычно наносятся на хвостовое оперение.<sup>2</sup> Информация о регистрации судна сообщается любому государству и ИКАО по запросу (ст. 21). Государство регистрации выдает судну удостоверение о годности к полетам (летной годности) (ст. 31), что предполагает его предварительный и последующий техосмотр<sup>3</sup>, удостоверения о квалификации и свидетельства членам экипажа (ст. 32), разрешение на установку радиоаппаратуры (ст. 30). Данные процедуры должны соответствовать Стандартам, закрепленным в Приложениях<sup>4</sup>.

Конвенция допускает признание удостоверений о летной годности и квалификации, выданных государством регистрации, другими государствами, при условии, что данные документы соответствуют Стандартам (ст. 33); это позволяет снизить затраты на техосмотр при импорте судна и его перерегистрации. Признание осуществляется на основе двусторонних договоров. В межправительственных соглашениях России с США (1998), Индией (2001) и Китаем (2001) стороны обязались *упростить* признание одобрений летной годности и принятие результатов надзора за предприятиями по техобслуживанию. В Рабочем соглашении в области летной годности между Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) и Международным авиационным комитетом (МАК) 2004 г. стороны обязались разработать процедуры сертификации, чтобы при выдаче одобрения конструкции

<sup>1</sup> Вопросы регистрации не рассматриваются подробно ни в отечественных [Малеев 2017: 220–240; Толстых 2018: 630–639], ни в зарубежных учебниках по международному праву [Shaw 2017: 403–405].

<sup>2</sup> Регистрационный знак российских судов начинается с RA, американских – с N, бермудских – с VP-B и VQ-B и т. д.

<sup>3</sup> По мнению Дж. Хуанга, обязательства государства по обеспечению техосмотра являются *erga omnes* [Jiefang Huang 2009:66]. В рамках ИКАО с 1999 г. действует программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (*Universal Safety Oversight Audit Programme*). См.: URL <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx> (accessed 15.08.2020); [Hampson I. et al. 2016:225–250].

<sup>4</sup> См.: Приложение 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу», Приложение 8 «Летная годность воздушных судов». Кроме того, авиакомпания, занятая в международном воздушном сообщении, должна получить сертификат эксплуатанта.

или сертификата летной годности засчитывать сертификаты другой стороны (Соглашение таким образом носит предварительный характер). После 2015 г. Росавиация активизировала эту работу, заключив ряд соглашений в области летной годности с развивающимися странами, импортирующими российскую авиатехнику: Турцией (2018), Молдавией (2018), Монголией (2019), а также соглашение с EASA (2018).

В 70-х гг. авиакомпании стали массово арендовать самолеты, зарегистрированные в ином государстве, которое соответственно было лишено возможности выполнять функции, связанные с регистрацией. В этой связи в 1980 г. Конвенция была дополнена ст. 83 bis, согласно которой в случае аренды, фрахтования или лизинга государство регистрации может делегировать все или часть своих функций государству эксплуатанта, освобождаясь от ответственности в их отношении [Лысенко 2011; Бордунов 2007: 25]. Россия ратифицировала Протокол о принятии ст. 83 bis в 1988 г. и после этого заключила соглашения о передаче функций по надзору с Ирландией, Турцией, Швейцарией, Бермудскими островами, Австрией, Болгарией и Малави. Она также участвовала в рамочном Соглашении СНГ 1994 г. о практическом использовании положений статьи 83 bis, однако в 2003 г. вышла из режима его временного применения.<sup>5</sup>

В соответствии с Соглашением с Бермудами 1999 г. Бермуды действуют как «Государство Регистрации от лица Великобритании», а Россия – как «Государство Эксплуатанта»; Бермуды передают России функции по надзору и контролю в отношении сертификации персонала, соблюдения правил выполнения полетов и эксплуатации самолетов, но оставляют за собой функцию контроля летной годности; Департамент Гражданской авиации Бермуд вправе проводить инспекции и аудиты российских компаний. В Приложения к Соглашению вносятся конкретные воздушные суда, подпадающие под его действие.<sup>6</sup>

## 2. Регистрация воздушных судов в России

Законодательство РФ предусматривает регистрацию судов в *Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ* и регистрацию прав

на них в *Едином государственном реестре прав на воздушные суда и сделок с ними*. В основе первой (административной) процедуры лежат требования Чикагской конвенции. Эта процедура осуществляется в соответствии с со ст. 33 Воздушного кодекса РФ и Административным регламентом предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов РФ (утв. Приказом Минтранса № 457 от 5 декабря 2013 г.). Функции регистрации возложены на Росавиацию; срок регистрации составляет 10 рабочих дней с даты подачи заявления; для регистрации требуется заявление, документы о праве собственности, документ об исключении из иностранного реестра или экспортный сертификат летной годности. При переоборудовании судна в Реестр вносятся изменения. При регистрации взимается пошлина в размере 5 тыс. руб. (ст. 333 (80) Налогового кодекса). Регистрация завершается присвоением судну государственного и регистрационного опознавательных знаков и выдачей заявителю свидетельства о регистрации.

В основе второй (гражданско-правовой) процедуры лежат требования российского законодательства, определяющего воздушные суда как недвижимость (ст. 130 ГК РФ). Эта процедура осуществляется в соответствии со ст. 131 ГК РФ «Государственная регистрация недвижимости» и ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ним» 2009 г. Данную регистрацию также осуществляет Росавиация. Реестр прав содержит сведения о судне, правах на него, обременениях этих прав, сделках с ним и правообладателе. Регистрация осуществляется в течение одного месяца и завершается совершением регистрационных надписей на правоустанавливающих документах и выдачей свидетельств о регистрации. Государственная регистрация прав является единственным доказательством существования зарегистрированного права на воздушное судно.

Как уже отмечалось, регистрация судна предполагает обязательство государства регистрации контролировать его летную годность. В целях реализации этого обязательства государство проводит сертификацию судна, т.е. проверяет его

<sup>5</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 24 июня 2003 г. № 364 «О намерении РФ не стать участником некоторых международных договоров, подписанных в рамках СНГ».

<sup>6</sup> См. URL: <https://www.icao.int/secretariat/legal/83bis/4236-R.pdf> (accessed 15.08.2020); [Чинючин, Трифонов, Гафуров 2013].



техническое состояние на предмет соответствия определенным техническим параметрам и выдает сертификат летной годности, который является обязательным условием для допуска судна к эксплуатации. Данная функция также возложена на Росавиацию, действующую совместно с аккредитованными центрами по сертификации. Правовой режим сертификации устанавливается ст. 8 Воздушного кодекса РФ, Федеральными авиационными правилами Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения» (Утв. Приказом Минтранса № 118 от 17 апреля 2003 г.), Административным регламентом предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов (Утв. Приказом Минтранса № 175 от 7 мая 2013 г.).

В 1991 г. СНГ по Соглашению о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства учредил Межгосударственный авиационный комитет, которому были переданы полномочия по сертификации авиационной техники и аэродромов, расследованию авиационных инцидентов и др.<sup>7</sup> При МАК был создан Авиационный регистр (АРМАК). Постановление Правительства РФ от 28 ноября 2015 г. «О перераспределении полномочий по сертификации авиационной техники», однако, передало полномочия по сертификации Росавиации (сохранив за МАК полномочия по расследованию).<sup>8</sup> В настоящее время требования к летной годности, авиационной технике, организациям разработчиков и изготовителей, эксплуатантам, членам экипажа и диспетчерам, аэродромам, правилам использования воздушного пространства и др. устанавливаются федеральными авиационными правилами, утверждаемыми приказами Минтранса.<sup>9</sup> АРМАК, однако, продолжает выдавать

некоторые виды сертификатов и принимать некоторые авиационные правила (например, нормы летной годности).<sup>10</sup>

Регистрация судна предполагает уплату таможенных пошлин и НДС. В настоящее время Группа 88 Единого Таможенного тарифа ЕАЭС устанавливает разные ставки пошлин, зависящие от типа самолета (0 %, 7,5 %, 12,5 %). До 1 января 2019 г. размер НДС составлял 18 %, после этой даты – 20 %. В случае покупки нового Airbus-320neo за 110 млн долл. платежи за него составляли 35 млн (НДС плюс пошлина 12,5 %). Помимо прочего, это стимулировало компании покупать старые (и менее безопасные) самолеты. Федеральный закон от 29 сентября 2019 г. № 324-ФЗ «О внесении изменений в статью 24.2 части первой и часть вторую Налогового кодекса РФ», вступивший в силу 1 января 2020 г., отменил НДС на ввоз самолетов, регистрируемых в российском реестре, двигателей и запчастей к ним, а также НДС на работы и услуги по строительству самолетов и передаче их в лизинг. От НДС также был освобожден ввоз судов, зарегистрированных в иностранных государствах, которым в соответствии с международным договором были переданы функции и обязанности государства регистрации, но только до 1 января 2023 г. (ст. 150 (20-22)). Речь идет о государствах, с которыми заключены соглашения по ст. 83bis. Самолеты, зарегистрированные в иных странах, не могут быть внесены в сертификат эксплуатанта.

В целом российская система регистрации имеет несколько системных недостатков: во-первых, отсутствие кодифицированного акта, регулирующего регистрацию, аналогичного *Air Navigation Order*; во-вторых, наличие двух органов с пересекающейся компетенцией – МАК и Росавиации; в-третьих, высокие таможенные пошлины на ввоз некоторых типов самолетов; в-четвертых, наличие до недавнего времени высокой ставки НДС; в-пятых, небольшое количество догово-

<sup>7</sup> См.: Указ Президента РФ от 5 мая 1992 года № 439 «О мерах по выполнению межправительственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства на территории РФ»; Постановление Правительства РФ от 23 апреля 1994 года №367 «О совершенствовании системы сертификации и порядка расследования авиационных происшествий в гражданской авиации РФ».

<sup>8</sup> Перераспределение произошло после того, как МАК, расследовавший авиакатастрофу в Казани (17 ноября 2013 г.), приостановил действие сертификатов на *Boeing 737*, а Росавиация не исполнила это решение (см. Доступ: <https://rg.ru/2015/11/05/boeing737-site-anons.html> (дата обращения: 18.08.2020)).

<sup>9</sup> См. Доступ: <https://m.favt.ru/dokumenty-federalnye-pravila> (дата обращения ) См. также: Постановление Правительства РФ от 27 марта 1998 г. № 360 «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах».

<sup>10</sup> См. Доступ: <https://armak-iac.org/dokumenty/aviatsionnye-pravila> (дата обращения: 18.08.2020); <https://armak-iac.org/sertifikaty/certifikaty-razrabotchika-grazhdanskoy-aviatsionnoy-tekhniki> (дата обращения: 18.08.2020).

ров, фиксирующих обязательство признания летной годности. К этому следует добавить недостатки, связанные с организацией процесса регистрации: его затянутость и высокую степень бюрократизации, дефицит квалифицированных специалистов и др. Относительным недостатком можно также считать наличие двух параллельных процедур регистрации (административной и гражданско-правовой).

В результате отечественные авиакомпании предпочитают регистрировать воздушные суда в реестрах государств, с которыми заключены соглашения по ст. 83 bis, а иностранные покупатели не доверяют летной годности самолетов, зарегистрированных в российском реестре, и покупают их со значительным дисконтом от обычной цены (20–30 %).

Системные попытки изменить ситуацию к лучшему стали предприниматься только в 2019 г. Во-первых, как уже отмечалось, были внесены изменения в налоговое законодательство (нулевая ставка НДС). Во-вторых, в мае 2019 г. Правительство приняло План мероприятий, обеспечивающий повышение конкурентоспособности условий регистрации в РФ воздушных судов (№ 3501п-П9). В-третьих, усилился контроль правоохранительных органов в отношении сертификации воздушных судов. После катастрофы SSJ 100 (5 мая 2019 г.) Генпрокуратура провела проверку, выявившую, что на 400 самолетах российского авиапарка изменения типовой конструкции не были сертифицированы, а их техобслуживание проводилось за границей линейными станциями, у которых часто отсутствовал сертификат Росавиации или он был выдан с нарушениями.<sup>12</sup> В-четвертых, реагируя на данную проверку, Росавиация потребовала от своих территориальных органов при проверках авиакомпаний классифицировать изменения типовой конструкции, не имеющие одобрительного документа Росавиации, как несоответствие, подлежащее устранению в течение одного года.<sup>13</sup>

Полеты нескольких судов были приостановлены из-за отсутствия таких дополнительных сертификатов. Однако в сентябре 2019 г. Минтранс отменил это решение.<sup>14</sup> Действительно, оно очевидно противоречит соглашениям по ст. 83 bis.

В целом проблема перевода воздушных судов в российский реестр по-прежнему далека от решения: похоже, отдельные авиакомпании делают это только вынужденно, опасаясь санкций со стороны Росавиации. Так, в марте 2018 г. компания *Azur Air*, к которой были предъявлены претензии со стороны Росавиации, заявила о переводе в российский реестр своего авиапарка, однако, перерегистрировав один Boeing 767-300, отказалась от этих планов, сославшись на недовольство лизингодателей.<sup>15</sup>

### 3. Регистрация воздушных судов в офшорах

В настоящее время значительная часть корпоративных и частных самолетов, а также гражданского авиапарка России, Индии, Бразилии и стран Ближнего Востока зарегистрированы в офшорах.<sup>16</sup> По состоянию на 2019 г. 725 самолетов российских авиакомпаний зарегистрированы на Бермудах, 35 – в Ирландии, 2 – на Арубе и только 35 (4 %) – в России.<sup>17</sup> Офшорная регистрация имеет ряд преимуществ бюрократического, политического и экономического характера:

1. Процедура регистрации является быстрой, «дружественной» и осуществляется на английском языке.

2. Последующее обслуживание (внесение изменений в документы о летной годности и пр.) является быстрым и качественным.

3. Сертификаты, выдаваемые офшорными юрисдикциями, соответствуют Стандартам ИКАО и признаются за границей.

4. Офшорные юрисдикции признают сертификаты EASA, Федерального управления авиации США (FAA) и др.

<sup>11</sup> Доступ: <https://iz.ru/news/594704> (дата обращения: 18.08.2020)

<sup>12</sup> Доступ: <https://www.rbc.ru/society/15/05/2019/5cdbf60d9a7947040b050b1b> (дата обращения: 18.08.2020)

<sup>13</sup> См. Письмо Росавиации от 27.05.2019 N Искх-17009/03 «О соответствии эксплуатируемых ВС иностранного производства требованиям сертификатов типа РФ». Доступ: <https://ppt.ru/docs/pismo/rosaviatsiya/n-iskh-17009-03-215944> (дата обращения: 18.08.2020).

<sup>14</sup> Доступ: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/27/812255-mintrans-otmenil-trebovaniya> (дата обращения: 18.08.2020).

<sup>15</sup> Доступ: <https://www.rbc.ru/business/01/11/2019/5dbb15e39a794773219167c4> (дата обращения: 18.08.2020).

<sup>16</sup> Особенности офшорных юрисдикций и офшорных режимов анализируются в ряде работ отечественных и иностранных авторов [Гетьман-Павлова И.В. 2013; Канашевский В.А. 2019; Петченко М.А. 2008; Bruner Ch.M. 2016].

<sup>17</sup> Доступ: [https://www.newsru.com/russia/20dec2019/ne\\_bermudy.html](https://www.newsru.com/russia/20dec2019/ne_bermudy.html) (дата обращения: 18.08.2020)

5. Споры, связанные с регистрацией, рассматриваются в рамках правовой системы, построенной по английской модели.

6. Регистрация позволяет избежать применения неблагоприятных законов (например, о карательных убытках).

7. Регистрация позволяет избежать применения санкций, направленных против государства-эксплуатанта.<sup>18</sup>

8. Компании, обслуживающие регистрацию, обычно предоставляют пакет услуг (кредитные, страховые, корпоративные и пр.).

9. Большинство офшорных юрисдикций имеет специальные реестры залогов (*Registry of Aircraft Mortgages*).

10. Офшорные юрисдикции взимают только регистрационный сбор и не взимают таможенные пошлины, НДС и налог на прибыль.

11. Процентная ставка офшорных лизингодателей может быть значительно ниже отечественной [Абрамов, Шапкин 2013 : 27].

12. Данные о бенефициаре компании, на имя которой регистрируется судно, конфиденциальны (не заносятся в реестр).

Регистрация в британских офшорах (Бермудские острова, Каймановы острова, остров Мэн) регулируется *Air Navigation (Overseas Territories) Order 2013*.<sup>19</sup> Ответственность за регистрацию возлагается на губернатора, который может делегировать свои функции другому лицу (государственному органу или частной компании). В качестве легальных или бенефициарных собственников зарегистрированного судна могут выступать британская корона, британские подданные, лица, проживающие или domiciliрованные в офшоре, компании, инкорпорированные или имеющие зарегистрированный офис на территории Великобритании (п. 16). При необходимости губернатор предоставляет информацию о регистрации авиационным властям Великобритании (п. 21). Сертификат летной годности выдается только при наличии действующего Сертификата о признании этого типа самолетов, выданного губернатором

(*Type Acceptance Certificate*) (п. 23). Сертификат о признании выдается губернатором на основе Сертификата типа, выдаваемого властями страны-производителя или EASA. Сертификат летной годности выдается на основе информации о конструкции самолета и летных испытаний (п. 25); допускается осмотр судна за пределами офшора. После его выдачи самолет должен поддерживаться в исправном состоянии, проходить техобслуживание в организации, одобренной губернатором, инспектироваться и т. д. (п. 26). Если речь идет о самолетах, эксплуатируемых зарубежными компаниями, то оператор, собственник или арендатор судна, которое не используется владельцем сертификата эксплуатанта (*air operator's certificate*), выданного губернатором, должен назначить технического координатора, одобренного губернатором и обеспечивающего выполнение этих требований (п. 26). Сертификат летной годности прекращает действовать, если судно или его оборудование были модифицированы, заменены и т. п. либо до завершения любой инспекции, требуемой для удостоверения летной годности. Он снова начинает действовать после предоставления свидетельства о выпуске в эксплуатацию (п. 27), которые выдаются инженерами, лицензированными губернатором (п. 33). Лицо, намеренное заниматься техобслуживанием самолетов, должно получить от губернатора сертификат одобрения (пар. 34). Регистрационный сбор зависит от веса судна и составляет до 100 тыс. долл.; близкая сумма выплачивается ежегодно за поддержание сертификата летной годности.

Регистрация в британских офшорах также регулируется следующими актами: «*Mortgaging of Aircraft Order*» (1972); «*Rules of the Air Regulations*» (2015); «*Aeroplane Noise Regulations*» (1999); «*Air Navigation (Environmental Standards) Order*» (2002); «*The Air Navigation (Environmental Standards For Non-EASA Aircraft) Order*» (2008); «*Civil Aviation (Insurance) Regulations*» (2005); «*Air Navigation (General) Regulations*» (2006); *Civil Aviation (Safety of Third-Country Aircraft)*

<sup>18</sup> В некоторых случаях регистрация в офшоре делает компанию уязвимой для санкций. В 2014 г. ЕС ввел санкции против РФ, затронувшие дочернюю компанию «Аэрофлота» «Добролет», обслуживающую маршрут Москва – Симферополь. Самолеты «Добролета» были приобретены у ирландской компании BBAW и зарегистрированы в Ирландии. В августе 2014 г. «Добролет» приостановил полеты, сославшись на аннулирование договоров лизинга, техобслуживания и страхования. Доступ: <https://iz.ru/news/574750> (дата обращения: 18.08.2020); Council Implementing Regulation No 826/2014 of 30 July 2014 implementing Regulation No 269/2014 concerning restrictive measures in respect of actions undermining or threatening the territorial integrity, sovereignty and independence of Ukraine.

<sup>19</sup> URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2013/2870/contents/made> (accessed 18.08.2020).

Regulations» (2006); «Civil Aviation (Investigation of Air Accidents and Incidents) Regulations» (2018); «Civil Aviation (Procedure) Regulations» (1991); «Civil Aviation (Births, Deaths, and Missing Persons) Regulations» (1948). Все эти акты могут дополняться и изменяться офшорными юрисдикциями с учетом местных особенностей.

Британская модель также используется Багамскими островами, Маврикием и Мальтой (независимые государства, члены Британского содружества), сбор за регистрацию, однако, меньше. Она также используется Арубой (автономное самоуправляемое государство в составе Нидерландов), только там в процедуре регистрации участвуют суды. Регистрация в Ирландии, которая является центром международного лизинга и также считается авиационным офшором, осуществляется по правилам ЕС<sup>20</sup>, судно должно принадлежать гражданам ЕС или компаниям, ведущим бизнес в ЕС, большинство директоров при этом должны быть гражданами ЕС. Бермуды специализируются на регистрации коммерческих судов, приобретенных через лизинговые схемы, Багамы и остров Мэн – на регистрации корпоративных судов, Аруба – на регистрации судов, принадлежащих корпорациям и VVIP (особенно из США). Наиболее популярными авиационными офшорами считаются Бермуды и Аруба.

В операции по покупке судна и его регистрации в офшоре обычно участвуют следующие лица:

- 1) продавец (производитель);
- 2) эксплуатант, действующий в другом государстве (авиакомпания);
- 3) банк, кредитующий покупку под залог судна;
- 4) лизингодатель (как правило, связанный с банком);
- 5) компания специального назначения (*special purpose vehicle*), созданная эксплуатантом для целей регистрации судна и получения кредита, акции которой могут быть переданы в целевой траст;
- 6) юридическая компания, обслуживающая операцию;
- 7) компания, организующая техобслуживание судна.

Во многих офшорах в качестве компании специального назначения выступает так называемая *exempted company*, не подпадающая под действие ряда положений местного законодательства. Статус таких компаний на Бермудах регулируется «*Companies Act*» (1981). Они создаются с согласия фискального органа (*Bermuda Monetary Authority*) и, в отличие от местных компаний, принадлежат нерезидентам и занимаются бизнесом за рубежом. Их секретарь или один из директоров должен быть резидентом Бермуд (другой вариант – наличие назначенного представителя – резидента Бермуд). Они должны иметь как минимум одного акционера, который может владеть акциями в интересах другого лица (бенефициара), а также зарегистрированный офис на Бермудах. К ним, как правило, не предъявляются строгих требований в части отчетности, проведения общих собраний, корпоративной документации и т. п. Их прибыль не облагается налогом, и они могут получить от властей налоговые заверения (*tax assurance*), подтверждающие, что в случае принятия нового законодательства оно не будет к ним применяться до определенной даты.

#### 4. Защита прав банков и лизингодателей

Офшорная регистрация привлекает не только авиакомпании, но также банки и лизингодателей, которые заинтересованы в правовых инструментах, позволяющих им обратить взыскание на судно, находящееся в другой стране (стране эксплуатанта). Таким инструментом является Кейптаунская конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокол по авиационному оборудованию к ней 2001 г.

Конвенция определяет режим международных гарантий в отношении отдельных категорий подвижного оборудования. Такими гарантиями признаются права залогодержателя, продавца по договору о предварительной продаже с резервированием права собственности и лизингодателя. Если должник не исполняет своих обязательств, залогодержатель (банк, давший кредит на покупку самолета) вправе завладеть объектом, продать

<sup>20</sup> См: Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Recast) (Text with EEA relevance).



его, передать в лизинг, получить доход от его использования; при этом он может действовать как во внесудебном, так и в судебном порядке (ст. 8). Продавец или лизингодатель могут прекратить договор и вступить во владение объектом (ст. 10). Кредитор вправе потребовать от суда принятия временных (обеспечительных) мер: сохранение объекта, передача его во владение, запрет изменения его нахождения, передача его в лизинг (ст. 13). Гарантии регистрируются в Международном регистре (ст. 16); зарегистрированная гарантия имеет приоритет перед гарантией, зарегистрированной позднее, а также перед незарегистрированной гарантией. Юрисдикцией обладают суды, избранные сторонами (ст. 42), а в отношении временных мер – суды государства, на территории которого находится объект (ст. 43). Протокол дополнительно разрешает кредитору добиться deregистрации воздушного судна и вывоза его с территории, на которой он находится (ст. IX). Один способ deregистрации предполагает предъявление кредитором в орган регистрации просьбы о deregистрации и зарегистрированного безотзывного полномочия на deregистрацию, выданного должником при заключении сделки (ст. IX (5)); другой – обращение в компетентный суд с заявлением о deregистрации и признании этого решения судом государства регистрации (ст. X (6)) [Лазарева 2006; Юрьев, Евстигнеева 2014].

Ратификация Конвенции дает право на так называемую «кейптаунскую скидку» на приобретение самолетов в размере до 10 %, установленную в рамках ОЭСР.<sup>21</sup> Российская Федерация ратифицировала Конвенцию в 2010 г.,<sup>22</sup> сделав пять заявлений. Среди них – заявление на основании ст. 39 (1a), согласно которому некоторые требования кредиторов в делах о банкротствах авиакомпаний будут обладать приоритетом перед зарегистрированными международными гарантиями; заявление на основании ст. 39 (1b), согласно которому Конвенция не затрагивает право поставщика общественного обслужи-

вания арестовывать или задерживать объект в оплату причитающихся ему сумм; и др.<sup>23</sup>

## 5. Выводы

Офшорная регистрация выгодна для частного сектора (авиакомпаний, лизингодателей, банков) и самих офшорных юрисдикций, но невыгодна для государства эксплуатанта, которое лишается доходов от регистрации и инструментов воздействия на авиационный сектор. Последнее объективно заинтересовано в переводе парка своих авиакомпаний в отечественный реестр. Проблема может быть решена императивно – посредством закрепления жесткого обязательства авиакомпаний регистрировать самолеты в отечественном реестре под угрозой невыдачи или отзыва сертификата эксплуатанта. Однако если этот реестр не соответствует мировым стандартам, данная мера отрицательно скажется на развитии авиационного сектора и безопасности перевозок. В этой связи создание прозрачной, целостной и эффективной системы регистрации соответствует интересам государства не в меньшей степени, чем интересам авиакомпаний. Применительно к РФ достижение этой цели предполагает решение следующих задач.

*Во-первых*, задачи, связанные с упрощением формальностей: создание эффективной системы подготовки специалистов в области регистрации и сертификации, кодификация нормативного материала, выработка «дружественной» и недискриминационной политики по отношению к авиакомпаниям, упрощение судебных процедур, связанных с обращением взыскания на воздушное судно.

*Во-вторых*, задачи, связанные с признанием российской системы регистрации и сертификации: заключение соглашений о признании сертификатов, более четкое разграничение полномочий между МАК и Росавиацией либо ликвидация МАК и создание на уровне ЕАЭС организации, аналогичной EASA; приведение правил

<sup>21</sup> См.: Отраслевые договоренности ОЭСР по экспортным кредитам для гражданских самолетов 2011 г. (OECD Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft), p. 30. URL: <http://search.oecd.org> (accessed 18.08.2020).

<sup>22</sup> См.: ФЗ РФ «О присоединении РФ к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования» от 23 декабря 2010 г. № 361-ФЗ.

<sup>23</sup> Существует мнение, что «положения закона сводят на нет сам смысл международных гарантий», в результате чего кредитор «учитывает агрессивность национальной правовой среды и порождаемые ею высокие риски и ограждает себя от них высокими процентами займов» [Абрамов, Акопян, Шапкин 2013:28].

сертификации в соответствии со стандартами EASA и FAA.

*В-третьих*, задачи, связанные со стимулированием гражданского оборота: исключение воздушных судов из категории недвижимых вещей, создание реестра залоговых прав на воздушные суда, рассмотрение вопроса о возможности залога авиационных двигателей, унификация таможенных пошлин (установление одинаковых ставок в отношении разных типов судов).

Решение этих задач не требует больших материальных или организационных затрат и может быть осуществлено относительно быстро; для этого, однако, необходимо понимание приоритетов, политическая воля, четкий план действий и сотрудничество всех заинтересованных сторон. Более радикальное решение могло бы состоять в создании внутреннего российского офшора, например, в САР на островах Русский и Октябрьский.

Моделью для российского законодателя могут служить ст. 12 и ст. 13 Регламента ЕС No 1008/2008. Ст. 12 гласит: «Без ущерба для ст. 13 (3) самолет, используемый воздушным перевозчиком из Сообщества, должен быть зарегистрирован по выбору государства-члена, чья компетентная власть выдает сертификат эксплуатанта (*operating licence*), в его национальном реестре или в Сообществе...».

Ст. 13 гласит: «1. ...Воздушные перевозчики из Сообщества могут свободно использовать самолеты в мокром лизинге, зарегистрированные в Сообществе, за исключением случаев, когда это угрожает безопасности... 2. Соглашение о сухом лизинге, стороной которого является воздушный перевозчик из Сообщества, или соглашение о мокром лизинге, по которому воздушный перевозчик из Сообщества является лизингополучателем самолета, подлежит предварительному одобрению в соответствии с регулирующим

авиационную безопасность правом Сообщества или национальным правом. 3) Воздушный перевозчик из Сообщества, получающий самолет, зарегистрированный в третьей стране, в мокрый лизинг от другого предприятия, должен получить предварительное разрешение на эксплуатацию от компетентной власти. Компетентная власть может предоставить разрешение, если: а) воздушный перевозчик из Сообщества убедительным образом продемонстрировал, что все стандарты безопасности, соответствующие тем, которые установлены правом Сообщества или национальным правом, соблюдены; и б) выполнено одно из следующих условий: i) воздушный перевозчик из сообщества обосновал данный лизинг исключительными соображениями, в случае чего разрешение может быть предоставлено на период до семи месяцев и может быть обновлено один раз еще на семь месяцев; ii) воздушный перевозчик из Сообщества продемонстрировал, что лизинг необходим для удовлетворения сезонных потребностей, которые не могут быть разумно удовлетворены путем лизинга самолета, зарегистрированного в Сообществе...; iii) воздушный перевозчик из Сообщества продемонстрировал, что лизинг необходим для преодоления операционных трудностей; при этом невозможно или неразумно брать в лизинг самолет, зарегистрированный в Сообществе, в случае чего разрешение предоставляется на ограниченный срок, строго необходимый для преодоления этих трудностей. 4) Компетентная власть может выдвинуть условия предоставления своего разрешения, которые должны стать частью соглашения о мокром лизинге. Компетентная власть может отказаться предоставить разрешение в случае отсутствия взаимности в части мокрого лизинга между затронутым государством-членом или Сообществом и третьей страной, в которой зарегистрирован самолет...».

**Список литературы**

1. Абрамов Б.А., Акопьян К.Э., Шапкин В.С. 2013. Причины внесения в реестры других государств воздушных судов иностранного производства, эксплуатируемых в России. – *Научный вестник МГТУ ГА*. № 187. С. 27–30.
2. Бордунов В.Д. 2007. *Международное воздушное право*. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», изд-во «Научная книга». 464 с.
3. Гетьман-Павлова И.В. *Международное частное право*. М.: Юрайт, 2013.
4. Канашевский В.А. 2019. *Офшорные компании и трасты. Антиофшорное регулирование*. М.: Международные отношения. 328 с.
5. Лазарева Т.П. 2006. Международно-правовое регулирование обеспечительных сделок: Конвенция УНИДРУА о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования. – *Журнал российского права*. № 11. С. 85–95.
6. Лысенко А.А. 2011. Проблемы применения ст. 83 bis Чикагской конвенции 1944 г. при международном лизинге воздушных судов. – *Научный вестник МГТУ ГА*. № 170. С. 66–72.
7. Малеев Ю.Н. 2018. *Международное воздушное право / Международное право в 2 ч. Часть 2 под ред. А.Н. Вылегжанина*. М.: Юрайт. С. 220–240.
8. Петченко М.А. 2008. *Международно-правовые проблемы функционирования офшорных финансовых центров: диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук*. М.: МГИМО. 143 с.
9. Чинючин Ю.М., Трифонов М.Ю., Гафуров Д.С. 2013. Регистрация иностранных воздушных судов, эксплуатируемых в России, и требования к поддержанию их летной годности. – *Научный вестник МГТУ ГА*. № 197. С. 11–15.
10. Толстых В.Л. *Курс международного права*. М.: Проспект, 2018.
11. Юрьев С.С., Евстигнеева И.С. 2014. Особые способы защиты лизингодателей по Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 г. – *Закон*. № 4. С. 152–158.
12. Bruner Ch.M. 2016. *Re-Imagining Offshore Finance: Market-Dominant Small Jurisdictions in a Globalizing Financial World*. Oxford University Press. 264 p.
13. Hampson I. et al. 2016. The Uncertain Oversight of Offshore Aircraft Maintenance: The Case of Australia. – *Journal of Air Law and Commerce*. Vol. 81. Issue 2. P. 225–250.
14. Jiefang Huang. 2009. Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes. – *Chinese Journal of International Law*. № 8. P. 63–79.
15. Shaw M. 2017. *International Law*. Cambridge University Press.
16. Scientific Bulletin of MSTU GA. 2013. No. 187. P. 27–30. (in Russ.)
17. Bordunov V.D. *Mezhdunarodnoe vozduzhnoe pravo* [International Air Law]. Moscow: NOU VKSh «Aviabiznes», «Nauchnaya kniga» Publ. 2007. 464 p. (in Russ.)
18. Bruner Ch.M. *Re-Imagining Offshore Finance: Market-Dominant Small Jurisdictions in a Globalizing Financial World*. Oxford University Press. 2016. 264 p.
19. Chinyuchin Yu.M., Trifonov M.Yu., Gafurov D.S. Registratsiya inostrannykh vozduzhnykh sudov, ekspluatiruemyykh v Rossii, i trebovaniya k podderzhaniyu ikh letnoi godnosti. [Registration of foreign aircraft operated in Russia and requirements for maintaining their airworthiness] – *Scientific Bulletin of MSTU GA*. 2013. No. 197. P. 11–15. (in Russ.)
20. Get'man-Pavlova I.V. *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo* [International Private Law]. M.: Jurajt, 2013. (In Russ.)
21. Hampson I. et al. The Uncertain Oversight of Offshore Aircraft Maintenance: The Case of Australia. – *Journal of Air Law and Commerce*. 2016. Vol. 81. No. 2. P. 225–250.
22. Jiefang Huang. Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes. – *Chinese Journal of International Law*. 2009. No. 8. P. 63–79.
23. Jur'ev S.S., Evstigneeva I.S. Osobyie sposoby zashchity lizingodatelej po Kejptaunskoj konvencii o mezhdunarodnykh garantijah v otnoshenii podvizhnogo oborudovaniya 2001 [Special tools to protect lessors according to the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment]. – *Legislation*. 2014. № 4. P. 152–158. (In Russ.)
24. Kanashevskii V.A. *Ofshornye kompanii i trusty. Anti-offshornoe regulirovanie* [Offshore companies and trusts. Anti-offshore regulation]. Moscow: Mezhdunarodnye otnosheniya Publ. 2019. 328 p. (in Russ.)
25. Lazareva T.P. *Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie obespechitel'nykh sdelok: Konventsiiya UNIDRUA o mezhdunarodnykh garantiyakh v otnoshenii podvizhnogo oborudovaniya* [International Legal Regulation of Security Transactions: Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment]. – *Journal of Russian Law*. 2006. No. 11. P. 85–95. (in Russ.)
26. Lysenko A.A. Problemy primeneniya st. 83 bis Chikagskoi konvencii 1944 g. pri mezhdunarodnom lizinge vozduzhnykh sudov [The Problems of Applying Art. 83 bis of the Chicago Convention of 1944 for International Aircraft Leasing]. – *Scientific Bulletin of MSTU GA*. 2011. No. 170. P. 66–72. (in Russ.)
27. Maleev Yu.N. *Mezhdunarodnoe vozduzhnoe pravo / Mezhdunarodnoe parvo* [International Air Law / International Law] In 2 parts. Part 2 ed. by A.N. Vylegzhanin. Moscow: Yurait Publ. 2018. P. 220–240. (in Russ.)
28. Petchenko M.A. *Mezhdunarodno-pravovye problemy funkcionirovaniya offshornykh finansovykh centrov: dissertatsiya na soiskanie uchenoj stepeni kandidata juridicheskikh nauk* [International legal problems of the functioning of offshore financial centers]. Moscow: MGIMO. 2008. (In Russ.)
29. Shaw M. *International Law*. Cambridge University Press, 2017.
30. Tolstykh V.L. *Kurs mezhdunarodnogo prava* [Manual of International Law]. M.: Prospekt, 2018. (In Russ.)

**References**

1. Abramov B.A., Akopyan K.E., Shapkin V.S. Prichiny vnesheniya v reestry drugih gosudarstv vozduzhnykh sudov inostrannogo proizvodstva, ekspluatiruemyykh v Rossii [Reasons for Inclusion of the Foreign Aircraft Operated in Russia in the Registers of Other Countries]. –

**Информация об авторе****Владислав Леонидович Толстых,**

доктор юридических наук,  
Московский государственный институт международных  
отношений (Университет) МИД России

119454, Российская федерация, Москва,  
Проспект Вернадского, д. 76,

Институт философии и права, Сибирское отделение, Рос-  
сийская академия наук

630090, Российская Федерация, Новосибирск, ул. Нико-  
лаева, д. 8

vlt73@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5103-5324

**About the Author****Vladislav L. Tolstykh,**

Doctor of Juridical Sciences,  
Moscow State Institute of International Relations (Univer-  
sity) MFA Russia

76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454

Institute of Philosophy and Law, Siberian Branch, Russian  
Academy of Sciences

8, ul. Nikolaeva, Novosibirsk, Russian Federation, 630090

vlt73@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5103-5324