

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

---

УДК 347.82

**© Егоров Александр Петрович**

— соискатель ученой степени кандидата юридических наук,  
аспирант факультета национальной безопасности  
Российской академии народного хозяйства и государственной  
службы при Президенте Российской Федерации

### **Воздушное судно как объект гражданского права: некоторые проблемы правового регулирования**

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению теоретических аспектов правового положения воздушных судов как особых объектов гражданского права. Подробно обосновываются критерии, по которым воздушные суда, предназначенные по своим физическим и экономическим свойствам для перемещения в пространстве, отнесены к объектам недвижимого имущества. Основным таким критерием является обязательность государственной регистрации воздушных судов. Обосновывается, что воздушное судно начинает обладать статусом недвижимости после его индивидуализации, т.е. государственной регистрации. Значительное место в статье отведено анализу различных определений понятия «воздушное судно», имеющих в научной литературе. По результатам данного анализа сформулировано авторское определение: воздушное судно — это летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды, и предназначенный как для транспортировки пассажиров и (или) грузов, так и для иных целей, предусмотренных при его государственной регистрации.

**Ключевые слова:** воздушное судно; летательный аппарат; воздушный транспорт; недвижимое имущество; недвижимость; государственная регистрация недвижимости.

**© Aleksandr P. Egorov**

Candidate applicant in law, postgraduate student  
at the Faculty of National Security  
The Russian Presidential Academy of National Economy  
and Public Administration (RANEPА)

## An aircraft as an object of civil law: some problems of legal regulation

**Abstract.** The article considers the theoretical aspects of the legal status of aircrafts as special objects of civil law. The criteria are substantiated in detail, according to which the aircraft, intended by their physical and economic properties for movement in space, are referred to real property. The main such criterion is an obligatory state registration of aircraft. The article substantiates that the aircraft begins to have the status of real estate after its individualization, i.e. after state registration. A significant place in the paper is devoted to the analysis of various definitions of “an aircraft” that are available in the literature. According to the results, the author has formulated his own definition, namely an aircraft is an aircraft maintained in the atmosphere due to interaction with air other than interaction with air reflected from the surface of the earth or water, and intended both for transporting passengers and (or) cargo, and for other purposes envisaged by its state registration.

**Keywords:** an aircraft; air transport; real property; real estate; state registration of real estate.

---

Российское гражданское законодательство однозначно относит воздушные суда к объектам недвижимого имущества с распространением на них всех тех особенностей правового регулирования и гражданского оборота, которые присущи объектам недвижимости. На обыденном уровне данное обстоятельство нередко воспринимается как некий парадокс и нелепица: ведь самолет летает, перемещается в пространстве, т.е. движется. Почему же закон относит его к недвижимым вещам?

Попробуем разобраться в этом.

Можно предположить, что придание отдельным видам мобильных вещей статуса недвижимости может быть обусловлено относительно их высокой стоимостью, а также экономической значимостью таких объектов. Отдельные ученые выделяют такие причины, как стремление обеспечить публичный интерес, необходимость наличия достоверных сведений о правах на указанное имущество и необходимость повышенного (в сравнении с иными объектами гражданского права) контроля за владением, пользованием и распоряжением ими [1, стр. 7].

В связи с этим признание воздушного судна предметом, экономически и по другим основаниям предназначенным для движения (движимых по природе), недвижимыми вещами имеет основной целью распространение на эти объекты правового режима недвижимости, специфика которого обусловлена необходимостью государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним [2, стр. 45—47]. При этом государственная регистрация выступает по своей сущности регулятором общественных отношений в этой сфере [3, стр. 114], так называемым

«удостоверением технико-эксплуатационных характеристик судов и космических объектов, безопасности их использования; определением национальной принадлежности имущества» [4, стр. 8]. Следует согласиться с мнением отдельных ученых [5], справедливо считающих, что отнесение воздушных, речных и морских судов и космических объектов к недвижимости обусловлено тем, что у них присутствует такой признак, как связь с землей, в том числе водной и воздушной ее поверхностью.

Кроме того, как верно отмечает Д. Р. Симаев, «недвижимость всегда является индивидуально-определенной и незаменимой вещью (это юридическая, а иногда и фактическая незаменимость), при этом индивидуально-определенный статус недвижимых вещей по природе обеспечивают два основных признака:

- стационарность, а потому естественны пространственно-географические признаки недвижимости;
- индивидуализирующий признак: в результате кадастрового и технического учета каждому объекту присваивается кадастровый номер — уникальный и не повторяющийся на территории Российской Федерации, сохраняющийся до тех пор, пока данная вещь существует как единый объект зарегистрированного права» [6, стр. 39].

Таким образом, воздушные суда являются объектами, включенными в систему объектов недвижимого имущества. Несмотря на то что признак стационарности для воздушных судов не характерен, индивидуализация нестационарной недвижимости происходит путем присвоения ей индивидуализирующих признаков. Воздушное судно начинает обладать статусом недвижимости после индивидуализации, т.е. государственной регистрации воздушного судна.

Нуждается в уточнении и содержание понятия «воздушное судно».

В международном праве воздушными судами признаются летательные аппараты, которые поддерживаются в атмосфере в результате взаимодействия с воздухом [7, стр. 25]. Таким образом, исключается возможность двоякого толкования воздушного судна в качестве иного объекта, например, морского. В отдельных странах дается закрытый перечень таких судов. Так, в Германии к ним относятся самолеты, вертолеты, дирижабли, планеры с винтовыми двигателями, свободные и привязные баллоны, бумажные змеи, парашюты, летательные аппараты, предназначенные для использования воздушного пространства, в частности космические суда, ракеты и подобные им летающие объекты [6, стр. 21]; в Нидерландах — аэропланы, дирижабли, баллоны (свободные и привязные) и воздушные змеи; в Великобритании — баллоны (привязанные и свободные), воздушные змеи, планеры, дирижабли и летательные аппараты.

По нашему мнению, такой подход не совсем оправдывает себя. Технологический прогресс не стоит на месте, и разработки, которые постепенно внедряются в общественные отношения, могут не подпадать

под требования законодательства, но также фактически относится к летательным аппаратам. Например, квадрокоптеры, беспилотные летательные аппараты [8, стр. 74—78] и т.п.

В связи с этим требуется универсальное и всеохватывающее определение, которое позволит учесть не только существующие, но и перспективные объекты.

В научной литературе предпринимались попытки дать такое определение воздушным судам. Например, одни ученые под таковыми понимали «любой аппарат, который может держаться в воздухе благодаря реакции последнего» [9], другие — «любой аппарат, предназначенный для передвижения в воздушном или космическом (межпланетном) пространстве» [10]. Энциклопедические источники в этом плане более лаконичны и предлагают летательный аппарат считать устройством для полетов в атмосфере или космическом пространстве [11, стр. 306].

В отечественной правовой системе термин «воздушное судно» впервые употребляется в Декрете СНК от 12 января 1921 г. «О воздушном передвижении над территорией РСФСР и ее территориальными водами», являющемся первым кодифицированным актом, регламентирующем воздушные передвижения. Воздушный кодекс СССР 1935 г. и позднее Воздушный кодекс СССР 1961 г. не содержали определения понятия «воздушное судно», при этом они закрепляли, что к гражданским воздушным судам относятся все летательные аппараты (как легче, так и тяжелее воздуха), за исключением летательных аппаратов, входящих в состав Вооруженных Сил СССР.

Таким образом, был реализован подход, при котором понятие воздушного судна не ограничивалось перечнем летательных аппаратов, а трактовалось более широко, позволяя учитывать как существующие суда, так и будущие изделия такого типа.

В 1983 г. был принят Воздушный кодекс СССР, который в ст. 11 давал научное определение воздушного судна: «летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности, если он используется в целях: перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты; выполнения авиационных работ в отдельных отраслях народного хозяйства, оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий; проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ; проведения учебных, культурно-просветительных и спортивных мероприятий; проведения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ и оказания помощи в случае стихийных бедствий».

Основное требование к воздушным судам того времени — их обязательная регистрация в Государственном реестре гражданских воздушных судов Союза ССР, т.е. при отсутствии таковой объект воздушным судном не считался. Такой подход создал прецедент, когда

воздушным судном признавался объект только после его юридической регламентации, а не по техническим или иным характеристикам.

Кроме того, еще одной особенностью наделения статусом воздушного судна являлось его предназначение — цель создания и ввода в эксплуатацию. Использование судна в транспортировке лиц и грузов по своей сути являлось исчерпывающим перечнем назначения объекта, что, по мнению автора, не совсем оправданно.

Указанный пробел был устранен лишь в современном Воздушном кодексе Российской Федерации 1997 г. (далее — ВК РФ), в котором в ст. 32 воздушное судно определяется как «летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды». Этой же статьей впервые введен ряд схожих по значению, но различных по содержанию понятий: «легкое воздушное судно», «сверхлегкое воздушное судно», «пилотируемое воздушное судно», «беспилотное воздушное судно», «беспилотная авиационная система».

Представляется интересной еще одна позиция по поводу определения воздушного объекта не как судна, а как транспорта [12; 13; 14, стр. 10]. Но в данном случае происходит сужение возможностей использования воздушного судна — только в качестве транспортировки людей и грузов. Как отмечают отдельные ученые, «основные отличия воздушного транспорта от других видов транспорта (наземных и водных) заключаются в использовании для движения воздушной среды, а в качестве транспорта — летательных аппаратов» [12, стр. 1].

Сохранился и такой обязательный элемент воздушного судна, как его государственная регистрация. В соответствии с п. 1 ст. 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), а согласно положениям Федерального закона от 14 марта 2009 г. № 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними» государственная регистрация воздушного судна направлена на официальное придание объекту статуса недвижимости, а не признания его воздушным или иным типом объекта.

По нашему мнению, основное правовое значение государственной регистрации и государственного учета заключается в том, что после выполнения этих действий воздушные суда приобретают национальную принадлежность Российской Федерации.

В связи с этим представляется целесообразным расширить определение воздушного судна путем не только придания ему определенных технических характеристик, но и с регламентацией его назначения и юридических статусов. Такая попытка уже была предпринята в диссертационной работе Д. Р. Симаева, в которой дается следующая трактовка воздушного судна: «летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом,

отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды, допускаемый к эксплуатации при наличии сертификата летной годности, и предназначенный для транспортировки по воздуху пассажиров или грузов между пунктами земной поверхности, либо для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, испытаний авиационной техники, либо для осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, выполнения мобилизационно-оборонных задач, возникновение и переход прав на который и сделок с ним подлежит государственной регистрации в Едином государственном реестре прав на воздушные суда и сделок с ними» [6, стр. 28—29].

По мнению автора, данное определение слишком громоздкое, перегруженное избыточным перечислением (для осуществления военной, пограничной, полицейской, таможенной и другой государственной службы) и не отвечающее современным правовым нормам.

Поэтому предлагается следующее определение: «Воздушное судно — это летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды, и предназначенный как для транспортировки пассажиров и (или) грузов, так и для иных целей, предусмотренных при его государственной регистрации».

Как представляется, достоинствами предложенного определения являются его относительная краткость, а также то, что перечень выполняемых задач воздушным судном остается открытым и может корректироваться соответствующим постановлением Правительства РФ или уполномоченным ведомством в сфере воздушного транспорта. В то же время широкое толкование государственной регистрации позволяет не привязываться к действующему в настоящее время сертификату летной годности, а в случае его отмены и перехода к другому документу не потребует внесения корректив в предложенное определение.

#### **Литература**

1. Федеральный закон «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним»: постатейный комментарий / под ред. П. В. Крашенинникова. — М. : Статут, 2007.
2. Егоров, В. П. Роль и место воздушных судов в системе объектов недвижимого имущества // Военное право. — 2018. — № 5.
3. Гражданское право : учебник / под ред. А. П. Сергеева и Ю. К. Толстого. — 4-е изд., перераб. и доп. — М. : Проспект, 2004. — Т. 2.
4. Болтанова, Е. С. Договор купли-продажи недвижимости (общие положения) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Томск, 2001.
5. Гришаев, С. П. Правовой режим недвижимого имущества // СПС КонсультантПлюс.
6. Симаев, Д. Р. Правовой режим воздушных судов как объектов недвижимости : дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2010.

7. Абрамова, М. В. Ипотека морских судов, воздушных судов, космических объектов : дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2003.
8. Мотасова, Д. Д. Гражданско-правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов по российскому и зарубежному законодательству // Военное право. — 2018. — № 4.
9. Майорова, Л. А. Проблема дефиниции недвижимых вещей в силу закона // Бюллетень нотариальной практики. — 2008. — № 4.
10. Волков, М. М. Гражданские воздушные суда : учеб. пособие. — Л., 1965.
11. Авиация: энциклопедия / под ред. Г. П. Свищева. — М. : Большая российская энциклопедия, 1994.
12. Гречуха, В. Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта : монография. — М. : Юстиция, 2016.
13. Духно, Н. А. Теория транспортного права : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — М. : Юрлитинформ, 2016.
14. Бажина, М. А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве // Транспортное право. — 2017. — № 1.

### References

1. Federal'nyy zakon «O gosudarstvennoy registratsii prav na nedvizhimoye imushchestvo i sdelok s nim»: postateynyy kommentariy [Federal Law “On State Registration of Rights to Real Property and Transactions with It”: article by article comment] / pod red. P. V. Krasheninnikova.— М. : Statut, 2007.
2. Yegorov, V. P. Rol' i mesto vozdushnykh sudov v sisteme ob"yektov nedvizhimogo imushchestva // Voyennoye pravo [Role and place of aircraft in the system of real estate objects // Military Law]. — 2018. — № 5.
3. Grazhdanskoye pravo: uchebnik / pod red. A. P. Sergeyeva i Yu. K. Tolstogo [Civil law: textbook / ed. A. P. Sergeev and Yu. K. Tolstoy. - 4th ed., appr. and add]. — М.: Prospekt, 2004. — Т. 2.
4. Boltanova, Ye. S. Dogovor kupli-prodazhi nedvizhimosti (obshchiye polozheniya): avtoref. dis. ... kand. yurid. Nauk [Real Estate Purchase Contract (General Provisions): author. dis. ... Cand. Of Law]. — Tomsk, 2001.
5. Grishayev, S. P. Pravovoy rezhim nedvizhimogo imushchestva // SPS Konsul'tantPlyus [Legal status of real estate // ATP Consultant Plus].
6. Simayev, D. R. Pravovoy rezhim vozdushnykh sudov kak ob"yektov nedvizhimosti: dis. ... kand. yurid. Nauk [Legal Regime of Aircraft as Real Estate: Dis. ... Cand. of Law]. — М., 2010.
7. Abramova, M. V. Ipoteka morskikh sudov, vozdushnykh sudov, kosmicheskikh ob"yektov: dis. ... kand. yurid. Nauk [Mortgage of ships, aircraft, space objects: dis. ... Cand. of Law]. — М., 2003.
8. Motasova, D. D. Grazhdansko-pravovoye regulirovaniye ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov po rossiyskomu i zarubezhnomu zakonodatel'stvu // Voyennoye pravo [Civil law regulation of the use of unmanned aerial vehicles under Russian and foreign legislation // Military law]. — 2018. — № 4.
9. Mayorova, L. A. Problema definitsii nedvizhimykh veshchey v silu zakona // Byulleten' notarial'noy praktiki [The problem to define real estate things by law // Bulletin of notarial practice]. — 2008. — № 4.
10. Volkov, M. M. Grazhdanskiye vozdushnyye suda: ucheb. posobiye [Civil aircrafts: textbook]. — Л., 1965.
11. Aviatsiya: entsiklopediya / pod red. G. P. Svishcheva [Aviation: Encyclopedia / ed. G.P. Svishcheva]. — М.: Bol'shaya rossiyskaya entsiklopediya [Great Russian Encyclopedia], 1994.

12. Grechukha, V. N. Transportnoye pravo: pravovoye regulirovaniye deyatel'nosti vozdušnogo transporta : monografiya [Transport Law: Legal Regulation of Air Transport Activity: a monograph]. — M. : Yustitsiya, 2016.
13. Dukhno, N. A. Teoriya transportnogo prava : monografiya [The theory of transport law: a monograph]/ N. A. Dukhno, V. M. Koryakin. — M. : Yurlitinform, 2016.
14. Bazhina, M. A. Ponyatiye «transportnoye sredstvo» v transportnom prave // Transportnoye pravo [The concept of “vehicle” in transport law // Transport Law]. — 2017. — № 1.