

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛІЗИНГУ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Радчук О. П.,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри міжнародного приватного права та порівняльного правознавства

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

ORCID ID: 0000-0001-8069-2980

Стаття присвячена дослідженням правового забезпечення лізингу повітряного транспорту як різновиду економічної модернізації виробничих фондів, коли майно передається на певних умовах на визначений термін.

Здійснено аналіз положень договору лізингу повітряного транспорту та зазначено відмінності договору лізингу від договору оренди. Це характеристика договору як консенсуального та платного договору. Названо суб'єкти цього різновиду договору, основні права й обов'язки сторін за договором.

Зазначено, як здійснюється передача повітряного судна, що передається в лізинг, особливо якщо передача обтяжена зміною юрисдикції однієї держави стосовно предмета лізингу, зазначено порядок реєстрації таких літальних об'єктів і державні органи, що опікуються цими питаннями.

Проаналізовано основні положення законодавства про лізинг України: Цивільний кодекс України та Закон України «Про фінансовий лізинг»; а також положення міжнародно-правових актів: Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг, Конвенції про міжнародні гарантії стосовно рухомого обладнання і Протоколу до неї, поправки 83 bis «Передача певних функцій та обов'язків» до Чиказької конвенції 1944 р.

Розглянуто основні різновиди лізингу авіаційних суден, які є похідними від двох основних: фінансового лізингу й оперативного лізингу. Указано їх особливості щодо терміну дії таких договорів, кількості сторін, ролі учасників таких угод, варіантів сплати та використання лізингових платежів тощо.

Зроблено висновок, що розвиток авіаційного лізингу в Україні потребує стимулювання з боку державних органів управління шляхом надання пільг підприємствам, що беруть участь у такій діяльності, необхідно створити належну правову базу в Україні для укладення й виконання подібних угод, підготувати необхідні кадри в цій сфері тощо. Проблеми лізингових відносин потребують подальших досліджень юристів та економістів.

Ключові слова: договір лізингу, фінансовий лізинг, поворотний лізинг, «сухий» і «мокрый» лізинг (wet leasing and dry leasing), повітряні судна як предмет договору лізингу, об'єднання лізингодавців.

Постановка проблеми. Лізинг повітряного судна є відома та досить поширена практика діяльності міжнародного авіаційного транспорту. Зумовлено це економічними причинами, коли, з одного боку, авіакомпанії мають літаки, які не використовуються або використання яких на окремих авіалініях є збитковим, з іншого боку, авіаперевізники не мають достатнього парку літаків і хочуть узяти його тимчасово на умовах лізингової угоди.

Український ринок авіаперевезень з роками стає більш відкритим, зокрема, для іноземних літаків, які українські авіакомпанії отримують в оренду або лізинг. Мова йде про різновид міжнародної промислової кооперації, коли відбувається обмін результатами досліджень, технологіями, використанням єдиних технічних платформ тощо.

Ринок лізингу авіаційного транспорту є доволі новим напрямом діяльності, а наявні наукові дослідження стосуються в основному загальних положень про оренду та лізинг. Науковий аналіз проблем лізингу можна знайти в роботах В.М. Гайворонського, Р.П. Бойчука, Я.Б. Усенко, О.В. Ольховикова й інших.

Метою статті є аналіз практики застосування міжнародного лізингу повітряних суден, виокремлення схожих і відмінних рис цього різновиду лізингу від інших і формулювання окремих пропозицій для вдосконалення правового регулювання такого виду діяльності.

Виклад основного матеріалу. Вартість нових сучасних повітряних суден дуже велика, а тому придбання нового літака для більшості авіаперевізників є проблемою, що самостійно не може бути вирішена. Не набагато дешевші є ті повітряні судна, що вже були в експлуатації. Потреба постійного

оновлення авіаційного парку, необхідність підтримання конкурентоспроможності на ринку авіаперевезень, примушує перевізників шукати шляхи оновлення старої техніки на сучасну та розширення парку авіатранспорту. Одним із таких способів є використання як нових літаків, так і тих, що були в користуванні, на підставі угоди про лізинг.

Такі угоди значно зменшують тягар несення початкових витрат на придбання нового повітряного лайнера, адже лізинг більш гнучка економічна форма, що дає змогу розв'язати питання задоволення потреб на використання літаків. Завдяки лізингу авіатранспортні підприємства можуть оновити свій парк літаків для авіаперевезень, не сплачуючи повної вартості взятих літаків.

Особливе застосування отримав лізинг у випадках модернізації основних виробничих фондів, за умови недостатності власних фондів (від англ. «lease» – здавати в оренду, найм, орендувати, наймати) і спрямований на інвестування власних, позичкових або залучених коштів шляхом надання майнового кредиту.

Має свої вигоди лізингодавець, який вигідно розміщує свої вільні грошові активи. Виробник повітряних суден також зацікавлений у такій формі реалізації продукції, він отримує повну вартість літака коштом фінансового посередника – лізингової компанії. Крім цього, виробник бере на себе зобов'язання щодо здійснення технічного обслуговування повітряного судна. У ході такого обслуговування він отримує можливість оперативно виявляти недоліки того лайнера, що експлуатується, та отримувати додаткові кошти за обслуговування.

Для лізингоодержувача (його авіакомпанії) дається можливість експлуатації повітряного судна й обирати саме те судно, що має необхідну кількість посадкових місць, і на той період, коли воно необхідне для виконання сезонних або інших перевезень.

Договір лізингу має складний суб'єктний склад, інтереси сторін значно відрізняються, особливо власників того майна, що перебуває в лізинговому обороті.

Учасниками лізингових відносин в авіаційній сфері можуть бути: а) виробник авіаційної техніки, що виступає як продавець; б) авіакомпанія-експлуатант; в) лізингодавець – власник повітряного судна, який самостійно не користується ним, а передає експлуатанту з метою одержання лізингових платежів. Практика показує, що в більшості випадків після проведення всіх визначених лізингових платежів і за домовленістю сторін право власності на повітряне судно переходить до експлуатанта. Отже, вступ до права власності відбувається поступово, шляхом унесення лізингових платежів.

Юристи неодноразово вказували на деякі відмінності між орендою та лізингом повітряних суден. Подібність відносин, що витікають із орендних і лізингових зобов'язань, не дають можливості стверджувати, що лізинг є видом договору оренди. Експерти спеціалізованих організацій, зокрема ІКАО, не зважають на такі відмінності, але такий підхід не є безспірним.

Перехід права власності на повітряне судно, як правило, обтяжено ще і зміною юрисдикції однієї держави до юрисдикції іншої зі всіма правовими наслідками. Такий перехід указує на належність таких договорів до предмета міжнародного приватного права. Підтвердженням набуття національності повітряним судном є його реєстрація та отримання відповідних підтверджувальних документів.

Якщо за договором лізингу передбачено повернення повітряного судна лізингодавцю, то він як власник має право повністю ним розпорядитися на власний розсуд. Вирішальними в лізинговій угоді є ті положення, які врегульовують відносини між власником судна та авіакомпанією, що отримала право на експлуатацію саме цього авіалайнера. Положення встановлюють певну фінансову залежність лізингоотримувача на певний період і будуть залежати від видів договору лізингу.

У сторін договору лізингу різні економічні інтереси, як наслідок, ми можемо встановити деякі елементи таких цивільно-правових зобов'язань: договору купівлі-продажу, застави, довірчого управління, взаємних розрахунків тощо. Метою лізингу є нормальна діяльність авіатранспортних компаній із залученням суден повітряного транспорту на умовах подальшого їх придбання або без такого.

Договір чітко врегульовує всі права й обов'язки сторін за договором і відповідальність сторін, він є консенсуальним, платним договором. Відповідно до ст. 806 Цивільного кодексу України, договір лізингу – це цивільно-правовий договір, згідно з яким одна сторона (лізингодавець) передає або зобов'язується передати другій стороні (лізингоодержувачеві) у користування майно, що належить лізингодавцю на праві власності й набуто ним без попередньої домовленості з лізингоодержувачем (прямий лізинг), або майно, спеціально придбане лізингодавцем у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов (непрямий лізинг), на певний строк і за встановлену плату (лізингові платежі). До договору лізингу застосовуються загальні положення Цивільного кодексу України про найм (оренду) з урахуванням особливостей, установлених Законом України «Про фінансовий лізинг».

Лізинг повітряних суден побудований на елементах речового права, але елементи відносин лізингу мають зобов'язальний характер. Саме тому юридична природа цього різновиду лізингу складна й потребує подальшого вивчення. Угода про лізинг повітряних суден за умови, коли лізин-

гоотримувач і лізингодавець знаходяться в різних державах, є досить складним документом, де сторони намагаються максимально захистити свої права в тих можливих спірних ситуаціях, що можуть виникнути в ході виконання такого договору. Лізингодавець передусім ставить питання про технічне обслуговування та ремонт повітряного судна, його реєстрації, укладення страхових угод, порядок повернення судна після закінчення угоди, порядок і розміри лізингових платежів, а також відповідальність авіакомпанії за невиконання або неналежне виконання умов договору.

Лізингоотримувач звертає увагу на закріплення в угоді максимально широких прав щодо використання повітряного судна під час повітряних перевезень. Ставиться питання про залучення додаткових коштів шляхом укладання договорів застави, кредиту, цесії тощо.

Структурно договір про лізинг повітряного судна складається з вступної частини, де зазначаються сторони угоди, їх місцезнаходження у двох різних державах, що дає нам можливість говорити про міжнародний характер договору. Зарахування до зовнішньоекономічного контракту вимагає від сторін фіксації безпосередньо в договорі основних понять, що дасть змогу надалі сторонам однаково розуміти їх значення та правильно застосовувати на практиці, це дасть можливість уникнути подвійного тлумачення й суперечок щодо змісту поняття.

Далі в договорі детально описується повітряне судно, яке передається в лізинг: зазначається модель, серійний номер, тип і серійні номери двигунів, його стан на момент передачі в лізинг, кількість посадкових місць, вимоги щодо проведення технічного обслуговування тощо.

Матеріальна форма договору лізингу виражається як неспоживне майно, що не є обмежене в обігу (повітряне судно, авіаційні двигуни, планери повітряних суден, бортове обладнання). У лізинг не можуть бути передані нематеріальні активи.

Предметом договору авіаційного лізингу є авіаційна техніка цивільної авіації: повітряні судна, їх бортове обладнання та агрегати, двигуни, планери повітряних суден, наземні радіолокаційні засоби управління повітряним рухом, навігації, посадки та зв'язку, тренажери, а також засоби наземного обслуговування повітряних суден і наземної інфраструктури.

Деякі дослідники вказують на дворівневий характер договору лізингу, що пов'язує учасників лізингових відносин не одним, а двома видами договорів.

Як правильно зазначають знані правознавці в галузі цивільного права М.І. Брагінський і В.В. Вірянський, «своєрідність змісту договору лізингу в основному пояснюється тим, що зобов'язання, які із нього виникають являють собою поєднання, з однієї сторони, прав та обов'язків орендаря та орендодавця, типових для орендних відносин, а з іншої – деякі особливі права та обов'язки сторін, пов'язані з необхідністю укладення договору купівлі-продажу для придбання орендодавцем лізингового майна з наступною передачею його орендарю» [1].

У більшості випадків ні законодавство, ні правозастосовна практика не вказують, із якого моменту предмет лізингу буде знаходитися в користуванні. Тому безпосередньо в договорі необхідно чітко визначати той термін, із якого в лізингоотримувача виникає обов'язок сплачувати платежі. Інше питання про викупну ціну, яка може входити до загальної суми лізингових платежів, або це питання буде визначене в особливому порядку угодою сторін.

Після завершення строку лізингової угоди авіаперевізник за певних умов може придбати у власність таке майно, поновити угоду на нових умовах або повернути майно лізингодавцю. Такі умови договору дають змогу відрізнити лізинг від інших угод.

Ми можемо в роботах юристів та економістів виділити основні види трактувань поняття лізингу: а) це економічна категорія, що побудована на реалізації відносин власності; б) це особливий вид підприємництва, пов'язаний із залученням інвестицій; в) це особливі майнові відносини, що виникають під час передачі майна в тимчасове користування; г) це різновид договору оренди; д) це спеціальний інвестиційний механізм для придбання майна на умовах розстрочки; е) це інвестиційна операція подібна кредиту.

В Україні правові засади договорів оренди загалом і лізингу зокрема встановлюють глава 58 Цивільного кодексу України та Закон України «Про фінансовий лізинг» від 11 грудня 2003 року. Про недосконалість правового регулювання багато вже написано, як наслідок, тільки окремі авіапідприємства України уклали відповідні угоди про лізинг іноземних повітряних суден. Причинами цього є, крім названої основної причини, відсутність будь-яких пільг щодо лізингу іноземних повітряних суден і недостатня економічна підготовленість наших авіакомпаній.

У 2006 році Україна приєдналася до Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг (укладена в Оттаві 28 травня 1988 року), яка застосовується в тому випадку, коли місця здійснення підприємницької діяльності лізингодавця й лізингоотримувача знаходяться в різних державах і (а) ці держави й держава, у якій знаходиться місце здійснення підприємницької діяльності постачальника, є Договірними державами; або (б) як договір поставки, так і договір лізингу регулюються законодавством Договірної сторони [2].

Вищезазначена Конвенція в ст. 7 зазначила декілька можливих колізійних прив'язок щодо розв'язання питань лізингу повітряних суден: у разі лізингу літального апарата, зареєстрованого відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, застосовується закон держави, де він зареєстрований; у разі лізингу іншого обладнання, у тому числі двигуна літального апарата, застосовується закон держави, де знаходиться основне місце діяльності лізингоодержувача, тощо.

Конвенція про міжнародні гарантії стосовно рухомого обладнання (укладена в Кейптауні 16 листопада 2001 року) та Протокол до неї набрали чинності для України після її ратифікації у 2012 році [3]. Названа Конвенція прийнята з метою зменшення ризиків фінансування авіаційної галузі через створення уніфікованої системи захисту прав кредиторів, останніми можуть бути лізингодавці, продавці, іпотекотримачі. Створено міжнародний режим захисту інтересів кредитора за допомогою системи реєстрації гарантій кредитора в Міжнародному реєстрі майнових прав на рухоме авіаційне обладнання. Такий реєстр закріпив правила визначення гарантій кредиторів за пріоритетністю, що жодним чином не впливає на порядок реєстрації повітряних суден у національних реєстрах.

Державна авіаційна служба України у 2013 році затвердила Інструкцію з надання коду авторизації щодо вступу до Міжнародного реєстру майнових прав на рухоме авіаційне обладнання та реєстрації безвідкличного повноваження на подання запиту про здійснення дереєстрації та експорту рухомого авіаційного обладнання в Державіаслужбі України.

Недосконалість правового регулювання лізингових відносин в Україні можна подолати шляхом застосування принципів і норм міжнародного повітряного права, багатосторонніх і двосторонніх договорів з питань повітряних перевезень, колізійними нормами міжнародного приватного права (закон місцезнаходження (експлуатації) повітряного судна, закон держави реєстрації повітряного судна) тощо. Особливий процес корпоративної уніфікації призвів до виникнення стандартних проформ, які широко використовуються авіаперевізниками під час укладення договорів лізингу.

Період кризи авіаційних перевезень призвів до зменшення кількості повітряних суден, що замовляють лізингові компанії. Пожвавлення очікують тоді, коли будуть скасовані протиепідемічні заходи та ростиме ВВП держав світу. Україні варто створити спеціальний пільговий режим для лізингоотримувачів, що проявляється в податкових і митних пільгах; у дозволі на застосування прискореної податкової амортизації та наданні державою гарантій для сторін договору; створенні державою таких лізингових підприємств, що спеціалізуються на лізингу авіатехніки. Держава може надавати пряму допомогу авіакомпаніям щодо відшкодування частини витрат компанії на лізингові платежі.

Фінансовий лізинг. За таких умов техніка переходить у повне відання авіакомпанії-лізингоотримувача на термін визначений угодою, як правило, 10–20 років. Протягом цього строку лізингоотримувач виплачує встановлені платежі визначеними долями й у встановлений термін. Після спливу строку та повної виплати платежів техніка може перейти у власність лізингоотримувача після виплати залишкової вартості. За таких умов прибуток і ризики, пов'язані з володінням та експлуатацією повітряного судна, передаються лізингоотримувачу. Різновидом фінансового лізингу є так званий «зв'язаний лізинг» (leverage lease), коли участь в угоді, крім лізингоотримувача та лізингодавця, бере кредитор. Саме кредитор забезпечує довготривале фінансування.

Найбільш поширеним зараз є *експлуатаційний (операційний) лізинг*. У межах операційного лізингу авіакомпанія користується повітряним судном протягом меншого терміну (5–7 років). Операційний лізинг не включається до балансу авіакомпанії, на відміну від фінансового, що є дуже важливим для авіакомпаній, що мають не найкращий фінансовий стан. Він є більш гнучкою формою міжнародного лізингу під час планування парку повітряних суден. Додатково лізингові компанії надають широке коло послуг як із технічного обслуговування, так і з надання фінансово-маркетингових консультацій. Другим можливим різновидом лізингу є оперативний лізинг. Завдяки оперативному лізингу авіаперевізники можуть покрити свої потреби в залученні додаткових повітряних суден для сезонних або інших тимчасових перевезень. Основними особливостями оперативного лізингу є відносно короткий термін угоди, що дає змогу лізингодавцю багато разів здавати повітряне судно не тільки в термін його льотної придатності, а й протягом менших календарних проміжків; лізингодавець при цьому несе відповідальність за страхування, ремонт і технічне обслуговування повітряного судна; лізингодавець несе ризики поломки та втрати повітряного судна тощо. Укладення такого виду договору лізингу не призводить до зміни власника повітряного судна, власником залишається лізингодавець, він же володіє сертифікатом льотної придатності, що виданий у державі, де зареєстровано повітряне судно. Лізингодавець несе й інші витрати, що пов'язані з експлуатацією повітряного судна. За понесеними витратами оперативний лізинг значно витратніший для лізингоотримувача, ніж фінансовий.

Поширеним видом операційного лізингу є так званий «мокрый лізинг» (wet lease), за яким повітряне судно надається в лізинг разом з екіпажем. Однією із суттєвих умов такого договору є застереження про мінімально гарантований наліт годин протягом місяця та чиста вартість льотної години експлуатації повітряного судна.

З прибутку, який отримує лізингоотримувач, він сплачує всі лізингові платежі, несе поточні витрати. Деякі угоди фінансового лізингу передбачають можливість переходу такого судна у власність лізингоотримувача, якщо вони визначають ціну такого літака після завершення дії лізингової угоди. Інші лізингові угоди за терміном своєї дії співпадають з терміном повної зношеності повітряного судна (20–25 років).

У практиці авіап перевезень широко поширені «сухий» і «мокрый» лізинг (wet leasing and dry leasing). За умовами «сухого» лізингу, лізингоотримувач бере на себе несення всіх витрат щодо обслуговування судна, проведення всіх видів робіт з обслуговування, ремонту, сплати розхідних матеріалів, а також страхування. Як правило, експлуатацію здійснює екіпаж лізингоотримувача.

Згідно з «мокрим» лізингом, більшість обов'язків щодо повітряного судна залишається за лізингодавцем, а саме: експлуатація судна здійснюється своїм екіпажем; він же проводить обслуговування, ремонт і страхування повітряного судна; він забезпечує паливно-мастильними матеріалами. Лізингоотримувач надає лише під час експлуатації свої коди та позивні.

Найскладнішим є роздільний лізинг, коли на стороні лізингодавця або лізингоотримувача беруть участь декілька сторін. За умовами роздільного лізингу, наприклад, лізингодавець може взяти кредит у банків, фінансових компаній, виробників повітряної техніки тощо для придбання повітряних суден, розмір кредиту може бути від 50 до 90% вартості судна. Кредитори беруть на себе зобов'язання стягувати борги лише з вартості повітряного судна або лізингових платежів. В окремих випадках лізингодавець може надати право кредиторам на отримання лізингових платежів, що надходять. З метою стимулювання укладення договорів роздільного лізингу деякі країни надають його учасникам податкові пільги, чим роблять такий договір більш економічно вигідним.

Поворотний лізинг. Відносно новим різновидом лізингу є «Sale and leaseback» (SLB), або поворотний лізинг, коли лізингова компанія купує літак або двигун в авіакомпанії з одночасною передачею їх до цієї ж авіакомпанії на більш тривалий строк. За таких умов авіаперевізник може звільнити кошти, що витрачені на купівлю літаків і двигунів, і застосувати їх на невідкладні завдання розвитку, а також зменшити податковий тягар.

На вимогу ІКАО в угоді про передачу повітряного судна на умовах лізингу повинні бути зазначені три основні категорії учасників: експлуатант повітряного судна (operator); держава експлуатанта (State of operator); країна реєстрації (State of registration).

Власники повітряного судна, здаючи його в лізинг іноземному перевізнику, часто бажають зберегти за ним національну реєстрацію. Як у такому випадку розв'язати питання про обов'язки та функції держави-реєстратора, яка практично не може вплинути на це судно? Це питання вирішено в 1980 році, коли внесені поправки до ст. 83 Чиказької конвенції. На той час у світі експлуатувалося багато повітряних суден за межами держав їх національності. Це створювало багато складнощів особливо під час визначення відповідальності.

Щоб передати права й обов'язки стосовно судна, що передано в лізинг від держави реєстрації до держави, перевізник якої прийняв повітряне судно в лізинг, Асамблея ІКАО прийняла поправку 83 bis «Передача певних функцій та обов'язків» [4], що набрала чинності 20 червня 1997 року. Сутність поправок зводиться до того, що в разі експлуатації повітряного судна тією авіакомпанією, що має місце знаходження, реєстрації або діяльності поза межами держави реєстрації повітряного судна, держава реєстрації може передати державі авіакомпанії всі або частину своїх функцій та обов'язків як держави реєстрації. Така передача повинна бути оформлена шляхом підписання двосторонньої угоди визначеними державами, де зазначені будуть ті функції та обов'язки, відповідно до ст. ст. 12, 30, 31 і 32 Чиказької конвенції 1944 року, що можуть бути передані частково або в повному обсязі. Якщо не відбулася передача таких функцій та обов'язків державі-експлуатанту, це має бути зазначено в угоді та відповідальність продовжує нести держава реєстрації. Угоди про передачу функцій та обов'язків повинні бути зареєстровані в Раді ІКАО, яка офіційно інформує інші держави-сторони ст. 83 bis або держави-сторони угоди офіційно інформують безпосередньо інших учасників ст. 83 bis, яких може стосуватися передача прав та обов'язків. Держави, що ратифікували цю поправку, повинні визнавати державу-експлуатанта як таку, що підміняє державу реєстрації в межах тих обмежень, що визначені угодою.

Отже, прийнята ст. 83 bis до Чиказької конвенції 1944 року надає право державам учасникам скласти із себе відповідальність за дотримання покладених на них функцій та обов'язків у сфері правил польотів, експлуатації радіообладнання, визнанні льотної придатності повітряного судна, чинності свідоцтв на членів екіпажу та покласти на ту державу, де повітряне судно експлуатується. Усе це дає стимул для розвитку лізингових та орендних відносин у сфері міжнародних авіаційних перевезень, крім цього, держави беруть на себе зобов'язання не створювати на національному рівні перешкод для розвитку лізингу повітряних суден, тому за наявності договору лізингу повітряного судна повинна застосовуватися ст. 83 bis.

У ході укладення договору сторони самостійно визначають його зміст, що цілком відповідає принципу автономії волі, що є одним із основних у міжнародному приватному праві. Сторони застосовують не тільки національне законодавство сторін, а й положення міжнародно-правових актів, міжнародну практику щодо передачі суден у лізинг. Законодавство України не містить прямих заборон на отримання повітряних суден за кордоном для експлуатації українськими авіакомпаніями, випадки укладення таких угод зустрічаються на практиці.

Крім укладеного договору лізингу повітряного судна, для початку його експлуатації необхідно визнати льотну придатність судна на підставі законодавства України, держави, де буде експлуатуватися це повітряне судно. Компетентні авіаційні органи України проводять сертифікацію повітряного судна, що взято в лізинг, і видають дозвольні документи, що посвідчують право українського авіаперевізника на безперешкодну експлуатацію судна на території України.

В Україні сертифікацію повітряних суден здійснює компетентний орган відповідно до Авіаційних правил, частини 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних із ним виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» [5].

Державна авіаційна служба України наділена всіма необхідними повноваженнями для проведення сертифікації, визнання сертифікатів, що видані за кордоном, а також реєстрації повітряних суден, виконання інших важливих функцій, визначених чинним законодавством.

Ми не ставимо завдання розглянути всі види лізингових угод залежно від видів об'єктів лізингу. Стоїть завдання проаналізувати авіаційний лізинг, що виділяється особливим предметом. Статті 181 і 182 Цивільного кодексу України закріпили положення, що повітряні судна належать до нерухомого майна та підлягають державній реєстрації. Повітряний кодекс України закріпив положення, повітряні судна є цивільні та державні (ст. 38), усі вони підлягають державній реєстрації (ст. 39). Детально питанням реєстрації присвячений спеціальний підзаконний акт – Авіаційні правила України, частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» [6].

Названим актом зазначено, що реєстрація жодним чином не є свідченням права власності юридичної або фізичної особи, що підтверджується іншими правостановлювальними документами.

В Україні активно діє Українське об'єднання лізингодавців, що створено з метою створення передумов і підтримки фінансового лізингу та операційної оренди всіх видів основних засобів. Об'єднання проводить аналіз небанківського ринку лізингу, де переважає лізинг транспортних засобів (автомобілі) – 63%, сільськогосподарська техніка – 18,5%, нерухомість – 6,5%, будівельне обладнання – 4%, промислове обладнання – 2,7% [7]. У структурі активів лізингового портфеля в Україні практично немає місця для лізингу авіатранспорту, що вказує на значні проблеми в цій сфері.

Українське об'єднання лізингодавців є учасником міжнародної організації, що об'єднує національні організації та займається питаннями розвитку лізингу в Європі «Leaseurope» [8]. Спектр продуктів, охоплених членами Leaseurope, варіюється від купівлі, найму та фінансової оренди до оперативної оренди всіх видів активів (обладнання, автомобілів і нерухомості).

Висновки. На завершення треба відмітити, що авіаційний лізинг в Україні розвивається недостатньо активно, він має свої як позитивні, так і негативні моменти. Негативні наслідки виражаються в такому: обмежений доступ авіакомпаній до інвестицій; відчувається брак висококваліфікованих спеціалістів, що мають досвід у міжнародному лізингу авіатехніки, мають досвід взаємодії з іноземними лізингодавцями; недостатньо розвинена правова база для укладення й виконання договорів щодо міжнародного лізингу. До позитивних моментів у розвитку лізингових відносин можна зарахувати таке: авіакомпанії можуть отримати нові джерела доступу до міжнародного фінансування; створюється практика спрощення процедури доступу до міжнародних джерел фінансування; приймаються міжнародні угоди, спрямовані на регулювання лізингових відносин; відмічається тенденція до збільшення строків лізингу; формується вторинний ринок авіатехніки в Україні тощо.

Водночас розвиток лізингових відносин в авіаційній сфері вимагає подальших досліджень як юристів, так й економістів. Держава має брати більш активну участь у розвитку лізингових відносин шляхом стимулювання такого виду міжнародного співробітництва. У державі повинні бути прийняті відповідні нормативні акти, що регулюють лізинг авіаційної техніки.

Radchuk O. Some issues of legal support leasing of air transport

The article is devoted to the study of the legal support of air transport leasing as a kind of economic modernization of production assets when the property is transferred under certain conditions for a certain period.

Analyzing the provisions of the air transport lease agreement, it was concluded that the lease agreement is different from the lease agreement. The characteristics of the contract as a consensual

and paid contract are given. The subjective composition of this type of contract is determined, the basic rights and obligations of the parties to the contract are named.

It is indicated how the transfer of the leased aircraft is carried out, especially if the transfer is burdened by the change of jurisdiction of one state in relation to the subject of leasing, the order of registration of such aircraft, and government agencies in charge of these issues.

The main provisions of the legislation on leasing of Ukraine are analyzed: the Civil Code of Ukraine and the Law of Ukraine "On Financial Leasing"; and the provisions of international legal acts: the UNIDROIT Convention on International Financial Leasing, the Convention on International Guarantees for Movable Equipment and its Protocol, Amendment 83 bis entitled "Transfer of regulatory oversight functions and duties" to the 1944 Chicago Convention.

The main types of aircraft leasing are considered, which are derived from two main ones: financial leasing and operating leasing. Their features are indicated in terms of the term of such agreements, the number of parties, the role of participants in such agreements, options for payment, and use of lease payments, and more.

It is concluded that the development of aviation leasing in Ukraine needs to be stimulated by government agencies by providing benefits to companies involved in such activities, it is necessary to create an appropriate legal framework in Ukraine for concluding and implementing such agreements, and train the necessary staff in this field. Problems of leasing relations require further research by lawyers and economists.

Key words: leasing agreement, financial leasing; revolving leasing, "Dry" and "wet" leasing, aircraft as a subject of a leasing agreement, association of lessors.

Література:

1. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга вторая: Договоры о передаче имущества. 4-е изд., стереотипное. Москва : Статут, 2002. 800 с.
2. Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_263#top.
3. Конвенція про міжнародні гарантії стосовно рухомого обладнання. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_a24#top.
4. Протокол про введення нової статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_040#Text.
5. Авіаційні правила України, частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ним виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0543-19#Text>.
6. Авіаційні правила України, частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19#top>.
7. Українське об'єднання лізингодавців. URL: <http://uul.com.ua/>.
8. "Leaseurope". URL: <https://www.leaseurope.org/>.