

І. В. Поліщук,

старший викладач

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3518-7106>

О. І. Леуська,

здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня

ДОГОВІР ФІНАНСОВОГО ЛІЗИНГУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Національний авіаційний університет

проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua, 6859778@stud.nau.edu.ua

Мета: дослідити та проаналізувати правову природу договору фінансового лізингу повітряного судна та особливості його застосування на практиці з висвітленням особливостей його предмету, змісту, істотних умов та суб'єктного складу в авіаційній галузі. **Методи дослідження:** дослідження проведено з використанням загальних методів пізнання, аналізу та синтезу, а також спеціальних: формально-логічного, формально-правового, структурно-функціонального та компаративного методів. **Результати:** обґрунтовано, що договір авіаційного фінансового лізингу є надзвичайно поширеним видом господарсько – правових відносин, предметом яких виступають авіаційні об'єкти, що передаються за договором однією стороною (лізингодавцем) у виключне користування другій стороні (лізингоодержувачу) на визначений строк, не менший строку, за який амортизується 75% вартості об'єкта лізингу, визначеної на день укладення договору, за умови сплати періодичних лізингових платежів. Фінансовий лізинг розглядають як сучасний інструмент у діяльності та розвитку багатьох авіакомпаній як у нашій країні, так і в світі, оскільки він відіграє надзвичайно важливу роль у модернізації виробництва та збільшенні комерційного прибутку, це гнучка економічна форма, що дає змогу розв'язати питання задоволення потреб на використання літаків, а договір фінансового лізингу значно зменшує тягар несення податкових витрат на придбання нового повітряного судна. **Обговорення:** пріоритети розширення інституту фінансового лізингу через укладання відповідних договорів в авіаційній сфері створить можливість нових перспектив розвитку галузі, раціонального використання коштів авіаційних підприємств, відновлення їх діяльності у воєнний та повоєнний період як в Україні, так і за її межами, активізує інвестиційні процеси в галузі. Тому необхідною є актуалізація вдосконалення національного законодавства у сфері фінансового лізингу та регулюванні його договорів з обумовленням специфіки саме авіаційного лізингу з урахуванням особливостей їх предметності, суб'єктного складу, обрахування та сплати лізингових платежів, страхового внеску тощо.

Ключові слова: лізинг; авіаційний лізинг; фінансовий лізинг повітряних суден; договір фінансового лізингу; лізингодавець; лізингоодержувач; об'єкт лізингу; ціна лізингу; лізингові платежі.

Постановка проблеми та її актуальність.

Однією з форм економіко – правових відносин в контексті підвищення ефективності діяльності авіакомпаній в сучасних ринкових умовах є використання лізингу. Лізинг розглядають як сучасний інструмент у діяльності та розвитку ба-

гатьох авіакомпаній як у нашій країні, так і в світі, оскільки він відіграє надзвичайно важливу роль у модернізації виробництва та збільшенні комерційного прибутку.

Займати конкурентне місце на ринку авіакомпанія може лише використовуючи сучасні мо-

делі та типи літаків. «Процес відновлення парку літаків будь-якої авіакомпанії вимагає значного фінансового забезпечення, проте переважна кількість авіакомпаній не мають достатніх фінансових ресурсів для самостійного придбання авіаційної техніки» [13, с. 113]. Вартість нових сучасних повітряних суден є дуже значною, так, наприклад «Boeing – 737-800 коштує приблизно 57,5 млн доларів США, Airbus – 319 – 45 млн доларів США» [10, с. 39], не набагато дешевшою є вартість і тих повітряних суден, що вже були в експлуатації. Але «потреба постійного оновлення авіаційного парку, необхідність підтримання конкурентоспроможності на ринку авіаперевезень змушує авіакомпанії шукати шляхи оновлення старої авіатехніки та розширення парку авіатранспорту» [12, с. 63-64] без використання позичкового капіталу та кредитів. В більшості випадків фактично єдиним шляхом вирішення даної проблеми є укладання договору про лізинг повітряного судна. Саме договір про лізинг значно зменшує тягар несення податкових витрат на придбання нового повітряного судна, «адже лізинг – це більш гнучка економічна форма, що дає змогу розв'язати питання задоволення потреб на використання літаків» [12, с. 64].

Дефініція авіаційного лізингу та договору фінансового лізингу повітряного судна як юридичної форми, що його опосередковує, привертає значну увагу в сучасній авіаційній сфері. Адже придбання повітряного судна на умовах фінансового лізингу не обходиться без зовнішнього фінансування, яке вимагає урахування специфіки врегулювання транзакцій та забезпечувального інструментарію, а «особливості повітряного судна (джерело підвищеної небезпеки, висока вартість, мобільність, обов'язкова присутність в правочинах іноземного елемента) стали підставою для уніфікації цих договорів» [15, с. 10] в контексті їх міжнародного та національно – правового регулювання. Разом з тим, ринок фінансового лізингу повітряних суден є доволі новим явищем, а наявні наукові дослідження стосуються в основному загальних положень про фінансовий лізинг, тому проблеми дослідження договорів фінансового лізингу повітряних суден, які виділяються особливим

предметом правовідносин та мають складну юридичну природу, потребують актуалізації та подальших наукових досліджень в контексті правозастосовчої практики.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Дослідження проблем правового регулювання фінансового лізингу представлені роботами таких учених, як О.І. Баєва, А.Г. Барабаш, А.В. Бурковенко, О.Б. Васильчишин, Т.І. Галецька, Є.О. Глазунов, Ю.С. Гринчук, О.В. Зайцев, М.І. Лещенко, К.В. Лозінська, Г.Г. Лункіна, М.М. Могилова, О.М. Мозговий, С.Е. Пивоваров, Л.П. Петрашко та інших. Дослідженням теоретичних аспектів фінансового лізингу та договорів лізингу в галузі авіації займалися О.В. Ареф'єва, Г.В. Астакова, І. Висоцька, І.М. Герасименко, В.М. Ковтуненко, В.Є. Командровська, І.М. Мяких, Б.М. П'ятецька, О.П. Радчук, О.Є. Соколова, О.О. Соловійова, Г.В. Ціраг та інші. Проте, незважаючи на значний науковий доробок з даної проблематики, комплексного дослідження особливостей правової природи договорів фінансового лізингу саме повітряних суден з урахуванням сучасної правозастосовчої практики не проводилося.

Мета статті – дослідити та проаналізувати правову природу договору фінансового лізингу повітряного судна та особливості його застосування на практиці з висвітленням особливостей його предмету, змісту, істотних умов та суб'єктного складу в авіаційній галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний ринок лізингових послуг характеризується багатоманітністю форм лізингу, моделей лізингових договорів та юридичних норм, які регулюють лізингові операції. Авіаційний лізинг є окремим видом господарсько – правових відносин, предметом яких є повітряні судна, а також допоміжне обладнання, що використовується для придбання та експлуатації повітряних суден. Учасниками авіаційних лізингових відносин можуть виступати виробники авіаційної техніки як її продавці, авіакомпанії як її експлуатанти, лізингодавці як власники повітряних суден, які самостійно ними не користуються, а передають експлуатантам з метою отримання прибутку у вигляді лізингових платежів. Так, коли з початком повномасштабного вторгнення ринок авіаперевезень в Україні фактично при-

пинив існування, а небо відкрили для польотів цивільної авіації, одна з українських авіакомпаній SkyUp Airlines попри все показала за 2022 рік рекордний прибуток. «До 14 лютого 2022 року SkyUp на вимогу страхових компаній вивезла свої літаки у Європу та перейшла у новий формат роботи, надаючи літаки у лізинг, і нова концепція роботи виправдала себе» [12].

На сьогодні інтерес до лізингу повітряних суден зростає у всьому світі і збільшується кількість угод лізингу, що укладаються, а також розширюється нормативна база, що їх регулює. Загальні правові положення щодо лізингу як господарської діяльності, містяться в ст. 292 Господарського кодексу України, яка визначає, що це діяльність, «яка полягає в наданні за договором лізингу однією стороною (лізингодавцем) у виключне користування другій стороні (лізингоодержувачу) на визначений строк майна, що належить лізингодавцю або набувається ним у власність (господарське відання) за дорученням чи погодженням лізингоодержувача у відповідного постачальника (продавця) майна, за умови сплати лізингоодержувачем періодичних лізингових платежів» [5]. Європейська конференція з цивільної авіації (ЄКЦА) під лізингом ПС також розуміє договірні домовленості, за якими належним чином ліцензований повітряний експлуатант як лізингоодержувач отримує комерційний контроль над усім літаком без переведення на нього права власності на цей літак [1]. Визначення договору лізингу авіаційного об'єкту закріплено в Кейптаунській конвенції 2001 року, як домовленості, згідно з якою одна особа (лізингодавець) надає іншій особі (лізингоодержувачу) право володіння або контролю над авіаційним об'єктом (з правом або без права його купівлі) за плату [3].

В залежності від особливостей здійснення лізингових операцій, від обсягів обов'язків лізингодавця та строків на який повітряне судно передається в користування лізингоодержувачу, розрізняють фінансовий та оперативний лізинг. Сьогодні більшість авіапідприємств використовують саме фінансовий лізинг, який вважають основним видом лізингу, що сприяє економічному зростанню за рахунок рентабельного фун-

кціонування фінансово-кредитного механізму лізингової діяльності.

Іноземна правова доктрина та судова практика визначають фінансовий лізинг ПС як «правовідносини, за якими на лізингоодержувача в значній мірі переносяться всі вигоди та ризики, пов'язані з об'єктом лізингу, що властиві власникові майна, та який передбачає сплату визначених сум протягом тривалого часу, необхідного для амортизації витрат капіталу лізингодавця та отримання ним прибутку» [15, с. 297]. За Оттавською конвенцією 1988 року - Конвенцією УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг, класифікуючою ознакою фінансового лізингу є врахування амортизації всієї або значної частини вартості авіаційного об'єкта при сплаті за нього лізингових платежів [4]. Згідно із ст. 5 Закону України «Про фінансовий лізинг» лізинг вважається фінансовим, у разі якщо до лізингоодержувача переходять усі ризики та винагороди (вигоди) щодо користування та володіння об'єктом фінансового лізингу, за умови дотримання хоча б однієї з таких ознак (умов): 1) об'єкт фінансового лізингу передається на строк, протягом якого амортизується не менше 75 відсотків його первісної вартості, а лізингоодержувач зобов'язаний на підставі договору фінансового лізингу або іншого договору, визначеного договором фінансового лізингу, протягом строку дії договору фінансового лізингу придбати об'єкт фінансового лізингу з подальшим переходом права власності від лізингодавця до лізингоодержувача за ціною та на умовах, передбачених таким договором фінансового лізингу або іншим договором, визначеним договором фінансового лізингу; 2) сума лізингових платежів на момент укладення договору фінансового лізингу дорівнює первісній вартості об'єкта фінансового лізингу або перевищує її; 3) балансова (залишкова) вартість об'єкта фінансового лізингу на момент закінчення строку дії договору фінансового лізингу, передбаченого таким договором, становить не більше 25 відсотків первісної вартості (ціни) такого об'єкта фінансового лізингу станом на початок строку дії договору фінансового лізингу; 4) об'єкт фінансового лізингу, виготовлений на замовлення лізингоодержувача, після закінчен-

ня дії договору фінансового лізингу не може бути використаний іншими особами, крім лізингоодержувача, зважаючи на його технологічні та якісні характеристики [8].

Договір авіаційного фінансового лізингу відрізняється поміж інших особливим предметом правовідносин. Предметом цього договору згідно міжнародних конвенцій є авіаційні об'єкти, поняття яких вперше було введено Авіаційним протоколом до Кейптаунської конвенції 2001 року і який визначив, що до авіаційних об'єктів належать повітряні судна, двигуни повітряних суден та гелікоптери. Повітряне судно тут визначене не тільки з його складовими, але і в комплекті з усіма модулями та іншими встановленими, вмонтованими або доданими складовими, частинами та обладнанням, з усіма даними, керівництвами та записами, що належать до них. На думку Г. Цірат, «таке визначення авіаційних об'єктів відповідає сучасним вимогам цивільного обороту та дозволяє належним чином визначити об'єкт і відповідних договірних правовідносин» [15, с. 37]. Відповідно до ст. 6 Закону України «Про фінансовий лізинг», «об'єктом фінансового лізингу може бути майно, визначене індивідуальними ознаками, що відповідає критеріям основних засобів відповідно до законодавства, не заборонене законом до вільного обігу на ринку і щодо передачі якого в лізинг законом не встановлено обмежень» [8]. Авіаційним протоколом до Кейптаунської конвенції 2001 року також встановлені уніфікаційні вимоги для індивідуалізації авіаційних об'єктів, вони включають серійний (заводський) номер авіаційного об'єкта, найменування його виробника та модель. Саме ці ознаки, що індивідуалізують авіаційний об'єкт, повинні зазначатися в договорі при окресленні предмету договору. Згідно ст. 14 ЗУ «Про фінансовий лізинг», «у разі якщо на день підписання договору фінансового лізингу виробництво об'єкта фінансового лізингу, що є предметом такого договору, не завершено та/або його індивідуальні ознаки невідомі, такий договір має містити посилання на документ та/або додаткову угоду, в якій визначені індивідуальні ознаки такого об'єкта» [8].

Окрім того, згідно ст. 14 ЗУ «Про фінансовий лізинг», договір фінансового лізингу повинен

містити строк, на який лізингоодержувачу надається право володіння та користування об'єктом фінансового лізингу. Частина 2 ст. 5 цього закону передбачає, що «строк, на який лізингоодержувачу передається об'єкт фінансового лізингу у володіння та користування, не може становити менше одного року» [8]. Європейська конференція з цивільної авіації вказує на неприпустимість укладання угод фінансового лізингу на невизначений строк та без обов'язкового авіаційного страхування загальних ризиків [1].

Істотною умовою договору фінансового лізингу є ціна лізингу – лізинговий платіж, порядок та графік сплати лізингоодержувачем лізингових платежів та інших платежів, що безпосередньо пов'язані з виконанням договору фінансового лізингу. Ціна лізингу складається, як правило, з основного та додаткового лізингових платежів, розмір яких узгоджується сторонами. Основний лізинговий платіж встановлюється у фіксованій сумі, а додатковий лізинговий платіж представляє собою плату за кількісне використання компонентів судна (корпус повітряного судна, двигун, додаткова силова установка, шасі тощо), що розраховується на підставі щомісячних звітів лізингоодержувача. За правовою природою цей платіж є забезпечувальним депозитом, що має спеціальну процедуру накопичення й використання [15, с. 302]. Згідно ст. 16 ЗУ «Про фінансовий лізинг» до складу лізингових платежів включається: «сума, що відшкодовує частину вартості об'єкта фінансового лізингу; винагорода лізингодавцю за отриманий у фінансовий лізинг об'єкт фінансового лізингу; інші складові, зокрема платежі та/або витрати, що безпосередньо пов'язані з виконанням договору фінансового лізингу та передбачені таким договором» [8]. Оплата лізингового платежу «розраховується на підставі мінімальної гарантованої кількості годин або блоків годин знаходження літака в польоті на місяць» [15, с. 314]. У договорі лізингу має бути визначений і розмір мінімального страхового покриття відповідальності лізингоодержувача за всіма видами авіаційного страхування, який залежить від вартості ПС на дату постачання.

Договір фінансового лізингу ПС, на думку О. Радчук, «має складний суб'єктний склад, ін-

тереси сторін в ньому значно відрізняються» [13, с. 64]. Стандартизовані форми договорів фінансового лізингу містять загальні стандартизовані права та обов'язки лізингодавця та лізингоодержувача за договором. Вони зводяться до належного виконання договору лізингу та спрямовані на встановлення безпечних умов експлуатації авіаційного об'єкта та його складових під час узгодженого договором строку. Загальними стандартизованими обов'язками лізингоодержувача є «прийняття авіаційного об'єкта у стані «як є, де є», і повернення його у стані та згідно з умовами, визначеними у договорі» [15, с. 306]. Неповорнення авіаційного об'єкта у належному стані тягне за собою продовження строку дії договору лізингу та відповідно сплати передбачених ним лізингових платежів із застосуванням штрафного коефіцієнта за узгодженою сторонами в договорі ставкою. Застереження про вчасне повернення авіаційного об'єкта відіграє забезпечувальну роль виконання договору, адже лізингодавець, на думку Г. Цірат, «вже може мати іншу укладену угоду лізингу або продажу» [15, с. 307]. Загалом договір фінансового лізингу авіаційного об'єкта може передбачати два варіанти завершення лізингових відносин: повернення авіаційного об'єкта лізингодавцю або перехід його у власність лізингоодержувача. «Незважаючи на кінцеву мету сторін договору, в його умовах необхідно передбачити порядок, який регулює обидва варіанти розвитку правовідносин» [9]. Якщо це питання не буде врегульовано положеннями договору, стає актуальним застосування ч. 2 ст. 530 ЦКУ, яка встановлює, що «якщо термін виконання боржником обов'язку не встановлений або визначений моментом пред'явлення вимоги, кредитор має право вимагати його виконання у будь-який час» [7].

Різновидом фінансового лізингу є так званий «зважений лізинг», «коли участь в угоді, крім лізингодавця та лізингоотримувача, бере кредитор, який забезпечує саме довготривале фінансування» [13, с. 66]. Найскладнішим видом є т.з. «роздільний лізинг», коли на стороні лізингодавця або лізингоотримувача беруть участь кілька осіб. «За умовами «роздільного лізингу» лізингодавець може взяти кредит у банків, фінансо-

вих компаній, виробників авіаційної техніки, тощо, для придбання повітряних суден, розмір такого кредиту може бути від 50 до 90% вартості судна» [13, с. 67]. Якщо ж лізингодавець надає третім особам майнові права у авіаційному об'єкті як забезпечення належного виконання своїх обов'язків перед кредиторами, лізингоодержувач має право вимагати від таких кредиторів надання письмової гарантії «спокійного володіння» цим авіаційним об'єктом.

Висновки. Отже, узагальнюючи, констатуємо, що договір авіаційного фінансового лізингу є надзвичайно поширеним видом господарсько – правових відносин, предметом яких виступають авіаційні об'єкти, що передаються за договором однією стороною (лізингодавцем) у виключне користування другій стороні (лізингоодержувачу) на визначений строк, не менший строку, за який амортизується 75% вартості об'єкта лізингу, визначеної на день укладення договору, за умови сплати періодичних лізингових платежів. При цьому кожен учасник відносин задовольняє свій інтерес. Для лізингодавця лізинг повітряного судна чи іншого авіаційного об'єкта – «це вигідний спосіб вкладення капіталу і засіб ефективного розміщення грошових активів. Власники повітряних суден можуть активно впливати на ринок оренди ПС і цим самим розширювати обсяги їх збуту» [14, с. 114]. Для них також вигідною при цьому є можливість отримання всієї вартості авіаційного об'єкта, взятого в лізинг за допомогою посередників, якими зазвичай виступають лізингові компанії. Що стосується лізингоотримувачів, то для них це можливість розширення виробничої потужності та оновлення парку авіаційної техніки без використання позичкового капіталу чи кредитів.

Таким чином, розширення інституту фінансового лізингу через укладання відповідних договорів в авіаційній сфері створить можливість нових перспектив розвитку галузі, раціонального використання коштів авіаційних підприємств, відновлення їх діяльності у воєнний та повоєнний період як в Україні, так і за її межами, активізує інвестиційні процеси в галузі. Тому постає гостра необхідність у вдосконаленні національного законодавства у сфері фінансового лізингу та регулюванні його договорів з обумовленням

специфіки саме авіаційного лізингу з урахуванням особливостей їх предметності, суб'єктного складу, обрахування та сплати лізингових платежів, страхового внеску тощо.

Література

1. ECAC Recommendation On Leasing Of Aircraft. Recommendation ECAC/21-1. 5 p. URL: https://www.ecacceac.org/publications_events_news/ecac_documents/resolutions_and_recommendations.

2. Practitioners' Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol. The Legal Advisory Panel of the Aviation Working Group. Aviation Working Group, 2015. 183 p.

3. Конвенція про міжнародні майнові права на рухоме обладнання, підписана в Кейптауні 16 лист. 2001 р. Doc. 9793 ICAO. URL: https://icao.int/meetings/a39/Documents/WP/wp_375_ru.pdf.

4. Конвенція УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг від 28.05.1988 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_263#top.

5. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.

6. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

7. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

8. Про фінансовий лізинг: Закон України від 4 лют. 2021 р. № 1201-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1201-20#Text>.

9. Договір лізингу: шість аспектів, які треба детально розписати. Bankchart. ua. URL: https://bankchart.com.ua/finansilizing/statti/dogovir_lizingu_shist_aspektiv_yaki_treba_detalno_rozpisati.

10. Карпова Влада. Фінансовий лізинг: правові аспекти. БУХГАЛТЕР & ЗАКОН. 19.08.2019. № 37-38. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/BZ011861?an=0>.

11. Ковтуненко В.М., П'ятецька Б.М. Лізинг як ефективний інструмент розвитку авіаційної галузі України. *Агросвіт*. 2018. № 1. С. 36-41.

12. Оприщенко А. Небо в лізинг. Українська авіакомпанія SkyUp перелаштувала бізнес і показує рекордні доходи – як їй це вдалося. *Аін*. 29 лют. 2024. URL: <https://www.ain.ua/2024/02/29/skyup-interview/>.

13. Радчук О.П. Окремі питання правового забезпечення лізингу повітряного транспорту. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. Випуск 2 (46). 2020. С. 63–69.

14. Соловійова О.О., Командровська В.Є., Соколова О.Є., Герасименко І.М., Висоцька І.І. Лізинг повітряних суден як ефективна бізнес – технологія авіакомпаній. *Вісник ХНТУ*. 2022. № 3 (82). С. 112-117.

15. Цірат Г.В. Уніфікація норм міжнародного повітряного права: монографія. Харків: Право, 2018. 472 с.

References

1. ECAC Recommendation On Leasing Of Aircraft. Recommendation ECAC/21-1. 5 p. URL: https://www.ecacceac.org/publications_events_news/ecac_documents/resolutions_and_recommendations.

2. Practitioners' Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol. The Legal Advisory Panel of the Aviation Working Group. Aviation Working Group, 2015. 183 p.

3. Konventsiya pro mizhnarodni maynovi prava na rukhome obladnannya, pidpysana v Keyptauni 16 lyst. 2001 r. Doc. 9793 ICAO. URL: https://icao.int/meetings/a39/Documents/WP/wp_375_ru.pdf.

4. Konventsiya UNIDRUA pro mizhnarodnyy finansovyy lizynh vid 28.05.1988 r. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_263#top.

5. Hospodars'kyy kodeks Ukrayiny vid 16 sich. 2003 r. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.

6. Povitryanyy kodeks Ukrayiny vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

7. Tsyvil'nyy kodeks Ukrayiny vid 16 sich. 2003 r. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

8. Pro finansovyy lizynh: Zakon Ukrayiny vid 4 lyut. 2021 r. № 1201-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1201-20#Text>.

9. Dohovir lizynhu: shist' aspektiv, yaki treba detal'no rozpysaty. Vankchart. ua. URL: https://bankchart.com.ua/finansilizing/statti/dogovir_lizingu_shist_aspektiv_yaki_treba_detalno_rozpisati.

10. Karpova Vlada. Finansovyy lizynh: pravovi aspekty. BUKHHALTER & ZAKON. 19.08.2019. № 37-38. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/BZ011861?an=0>.

11. Kovtunenکو V.M., P'yatets'ka B.M. Lizynh yak efektyvnyy instrument rozvytku aviatsiynoyi haluzi Ukrayiny. *Ahrosvit*. 2018. № 1. S. 36-41.

12. Opryshchenko A. Nebo v lizynh. Ukrayins'ka aviakompaniya SkyUp perelashтуvalа biznes i pokazuye rekordni dokhody – yak yiy tse vdalosya. *Ain*. 29 lyut. 2024. URL: <https://www.ain.ua/2024/02/29/skyup-interview/>.

13. Radchuk O.P. Okremi pytannya pravovoho zabezpechennya lizynhu povitryanoho transportu.

Visnyk NTUU «KPI». Politolohiya. Sotsiolohiya. Pravo. Vypusk 2 (46). 2020. S. 63–69.

14. Solovyova O.O., Komandrov's'ka V.YE., Sokolova O.YE., Herasymenko I.M., Vysots'ka I.I. Lizynh povitryanykh suden yak efektyvna biznes – tekhnolohiya aviakompaniy. *Visnyk KHNTU*. 2022. № 3 (82). S. 112-117.

15. Tsirat H.V. Unifikatsiya norm mizhnarodnoho povitryanoho prava: monohrafiya Tsirat H.V. Kharkiv: Pravo, 2018. 472 s.

Inna Polishchuk, Olena Leuska

AIRCRAFT FINANCIAL LEASING AGREEMENT

National Aviation University
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine
E-mails: inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua, 6859778@stud.nau.edu.ua

Purpose: to study and analyse the legal nature of an aircraft financial leasing agreement and the peculiarities of its application in practice, highlighting the specifics of its subject matter, content, essential terms and conditions, and the subject matter of its parties in the aviation industry. **Research methods:** the study was conducted using general methods of cognition, analysis and synthesis, as well as special methods: formal-logical, formal-legal, structural-functional and comparative methods. **Results:** the author proves that an aviation financial leasing agreement is an extremely common type of economic and legal relations, the subject of which are aircraft objects transferred under the agreement by one party (the lessor) for exclusive use by the other party (the lessee) for a specified period of time, not less than the period for which 75% of the value of the leased object determined as of the date of the agreement is amortized, subject to payment of periodic lease payments. In this case, each party to the relationship satisfies its own interest. For a lessor, leasing an aircraft or other aviation facility is a profitable way to invest capital and a means of efficiently placing monetary assets. Aircraft owners can actively influence the aircraft leasing market and thereby expand their sales volumes. They also benefit from the possibility of receiving the full value of the leased aircraft with the help of intermediaries, which are usually leasing companies. As for the lessees, this is an opportunity to expand production capacity and upgrade their aircraft fleet without using borrowed capital or loans. Financial leasing is seen as a modern tool in the operations and development of many airlines both in Ukraine and globally, as it plays a crucial role in modernising production and increasing commercial profits, it is a flexible economic form that allows to meet the needs for aircraft use, and a financial leasing agreement significantly reduces the burden of bearing tax costs for the purchase of a new aircraft. **Discussion:** the priorities for expanding the institution of financial leasing through the conclusion of relevant agreements in the aviation sector will create new prospects for the development of the industry, rational use of funds of aviation enterprises, restoration of their activities in the war and post-war period both in Ukraine and abroad, and will intensify investment processes in the industry. Therefore, it is necessary to update the improvement of national legislation in the field of financial leasing and regulation of its agreements with the specifics of aircraft leasing, taking into account the peculiarities of their subject matter, subject composition, calculation and payment of lease payments, insurance premiums, etc.

Key words: leasing; aircraft leasing; financial leasing of aircraft; financial leasing agreement; lessor; lessee; leased object; leasing price; leasing payments.

Стаття надійшла до редакції 09.03.2024