

постійного місця проживання та звичайного оточення обумовлює підвищену ризиковість туристичного обслуговування. Це обумовлює актуальність юридичної характеристики правовідносин, що виникають під час надання послуг у сфері туризму, з позиції охорони прав туриста як споживача, як складних комплексних, так і змішаних.

### *Література*

1. Про внесення змін до Закону України «Про захист прав споживачів»: Закон України від 01.12.2005 № 3161-IV // Відомості Верховної Ради України — 2006. — № 7. — Ст. 84.

2. Про внесення змін до Закону України «Про туризм»: Закон України від 18.11.2003 р. // Відомості Верховної Ради України — 2004. — № 13. — Ст. 180.

3. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. Издание дополнительное, исправленное./ М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М.: «Статут», 2009. — С. 1055.

УДК 658.713:629.73(043.2)

**Пінчук О. Б.**, студентка,  
Юридичний інститут  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ ЛІЗИНГУ В СФЕРІ АВІАЦІЇ**

Авіаційний транспорт України потерпає від старіння парку повітряних суден, що майже вичерпав свій ресурс. Авіакомпанії України отримують у лізинг машини віком від 10 до 19 років. Але жодне з авіаційних підприємств через брак обігових коштів не має змоги безпосередньо закуповувати нові літаки. Вітчизняні авіакомпанії практично не купують літаки, а тим більше нові. А купівля нових українських літаків – виняток з правил [6]. Застарілий парк повітряних суден вітчизняних авіакомпаній призводить до зниження обсягів перевезень, скороченню частки ринку українських авіаперевізників, витискуванню українських авіакомпаній з ринку авіатранспортних послуг.

Існує кілька варіантів визначення змісту лізингу: як методу кредитування придбання машин і обладнання, як різновиду довгострокової оренди, як завуальованого засобу купівлі-продажу засобів виробництва, що схожий з продажем на виплат [4]. Теоретичний аналіз показав, що під лізингом слід розуміти систему економіко-правових відносин, що виникають у зв'язку з придбанням у власність майна та подальшим його здаванням у тимчасове володіння й користування за визначену платню [3].

Повітряним кодексом України передбачено два види авіаційного лізингу:

- лізинг з екіпажем (мокрій лізинг) – лізинг, за умовами якого повітряне судно включено до сертифіката експлуатанта-лізингодавця, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів (п.55 ст.1);

- лізинг без екіпажу (сухий лізинг) – лізинг, за умовами якого повітряне судно включено до сертифіката експлуатанта-лізингоодержувача, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів (п. 56 ст.1).

В Правилах сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1, затвердженим Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.07.2010 № 430, дещо деталізовано поняття сухого та мокрого лізингу, зокрема зазначено:

- оренда без екіпажу (Drylease ) – оренда (лізинг) повітряного судна (далі – ПС), яке включається до сертифіката експлуатанта-орендаря та вноситься до державного реєстру країни, відповідальної за видачу сертифіката експлуатанта – орендаря ПС, або оренда (лізинг) ПС, яке включається до сертифіката експлуатанта-орендаря, але залишається в реєстрі країни, відповідальної за видачу сертифіката льотної придатності ПС орендодавця, при цьому між уповноваженими державними органами, відповідальними за видачу сертифіката експлуатанта ПС орендаря та орендодавця, укладається угода про визнання та підтримання льотної придатності такого ПС відповідно до умов Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

- оренда з екіпажем (Wetlease ) – оренда (лізинг) ПС, яке залишається в сертифікаті експлуатанта орендодавця, в реєстрі країни, відповідальної за видачу сертифіката льотної придатності ПС орендодавця, а орендар використовує це ПС на умовах відповідної угоди, погодженої з Державіаслужбою України.

Зношеність авіаційної техніки, експлуатованої в Україні, перевищує 80 %. Донедавна більшість авіакомпаній виконувала регіональні пасажирські перевезення на фізично й морально застарілих Як-42 та Ан-24. Вік цих машин становив від 25 до 35 років, такі моделі не виробляють з кінця 80-х років<sup>10</sup>. Середній вік літаків авіакомпанії МАУ становить – 14,6 року, Аеросвіт – 17,6 року, Дніпроавіа – 18,5 року [5].

Отже, задовольнити зростаючий попит на авіаційні перевезення в умовах загострення конкуренції та постійного підвищення рівня витрат можна, лише використовуючи сучасні типи літаків.

Як висновок, можна відмітити, що однією із перешкод для того, аби українські авіаперевізники купували вітчизняні літаки, є не вигідні й недосконалі державні умови отримання та експлуатації повітряних

суден вітчизняного виробника у лізинг, відсутність гнучких лізингових програм. Сьогодні лізингові платежі американським та європейським компаніям є значно нижчими аналогічних платежів українським і російським лізинговим компаніям – «світові» два відсотки проти десяти «українських». Тому парки повітряних суден провідних українських авіакомпаній «Міжнародні авіалінії України», «Дніпроавіа», «ДонбасАеро», «Windrose» – складаються виключно із літаків іноземного виробництва марки Boeing, Embraer, Airbus та McDonnell. Лише МАУ використовує з 2009 р. один літак Ан-148 і має домовленість із ДП «Антонов» про постачання на умовах лізингу по 15 літаків Ан-148 і Ан-158 [6].

### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-17 // Голос України. – 2011. – № 110.
2. Про затвердження Правил сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1:Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.07.2010 N 430 // Офіційний вісник України. – 2010. – №57.
3. Купріянова В. С., Матюшенко І. Ю. Лізинг як механізм державного регулювання авіаційного комплексу України / В. С. Купріянова, І. Ю. Матюшенко // Бізнесінформ. – 2011. – № 7 (1). – С. 67-68.
4. Передерій В. Дослідження парку пасажирських повітряних суден авіакомпаній України/ В. Передерій // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: фаховий збірник наукових праць (економічні науки). – 2012. – № 33. – С. 34.
5. Усенко Я. Розвиток лізингу в Україні / Я. Усенко // Справочник економіста, 2007. – №1. – С. 18-19.
6. Чернега А. П. Лізингові «крила» цивільної авіації України / А. П. Чернега // Часопис Київського університету права. – 2013. – № 2. – С. 185-188.