

КОНФЕРЕНЦИЯ РААКС

28 – 30 сентября 2011

Доклад подготовили:

О.И. Лахтарина, Главный специалист отдела страхования специальных рисков Департамента управления рисками ООО СК «ВТБ Страхование»

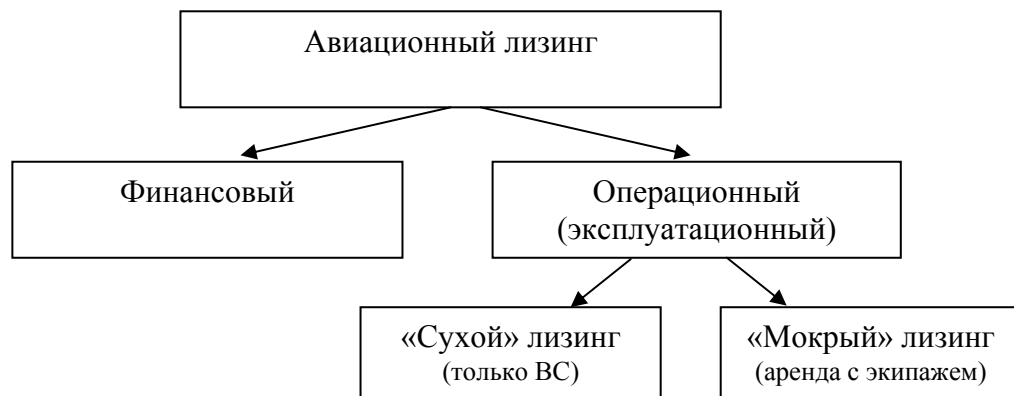
Н.К. Погосьян, Главный специалист отдела инженерной оценки Департамента управления рисками ООО СК «ВТБ Страхование»

Докладчик:

Е.В. Вишневский, Заместитель Генерального директора – Главный андеррайтер

ОСОБЕННОСТИ СТРАХОВАНИЯ ЛИЗИНГОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

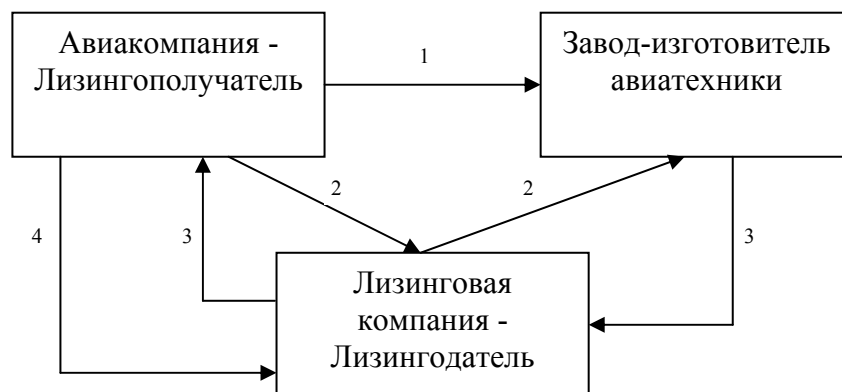
Наиболее распространенными формами авиационного лизинга в мировой практике являются финансовый и операционный (эксплуатационный) лизинг.



Договор о финансовом лизинге обычно длится 10 – 20 лет, в течение этого срока самолеты поступают в распоряжение авиакомпания (лизингополучателя), являясь собственностью лизингодателя, с выплатой лизингового процента и стоимости авиатехники. В конце лизинга самолеты при полной выплате лизинговых платежей могут перейти в собственность авиакомпании. При

финансовом лизинге вся прибыль и риски, связанные с эксплуатацией авиатехники, берет на себя авиакомпания (лизингополучатель).

Механизм взаимодействия при финансовом лизинге:



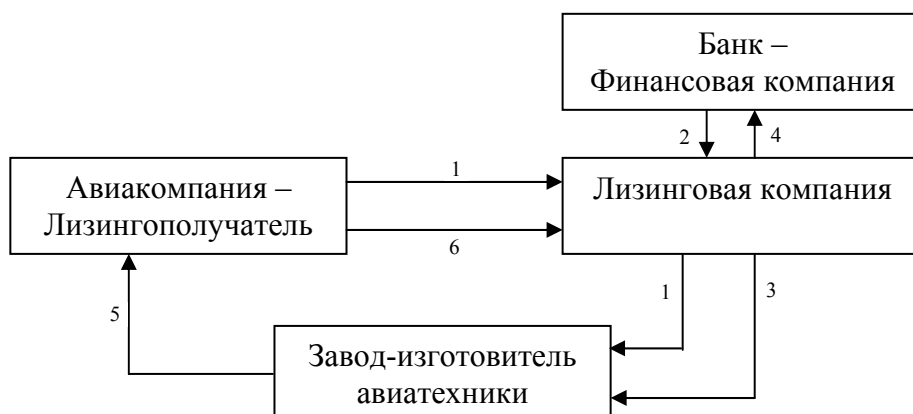
1 – лизингополучатель находит самолеты; 2 – обращение и совместная покупка самолетов; 3 – поставка самолетов; 4 – лизинговые платежи

Операционный лизинг, называемый также эксплуатационным, предусматривает огромный круг отношений между лизингодателем и лизингополучателем в финансовой сфере, а также с набором технического обслуживания, ремонта авиатехники, маркетинг, консультации по финансовым вопросам.

При данном виде лизинга лизингодатель принимает на себя техническое обслуживание, ремонт авиатехники, профессиональное обучение экипажей и авиатехников самолетов, обеспечивает эффективность использования лизинговой техники. Расходы на все виды сервиса включаются в платежи по лизинговому договору. Лизинговая плата является чистой платой лизингодателю, а лизингополучатель оплачивает налоги, стоимость эксплуатации и страхования самолетов.

Обычно срок операционного лизинга составляет 5 – 7 лет, после чего воздушное судно либо возвращается лизингодателю, либо происходит пролонгация договора лизинга.

Механизм взаимодействия при операционном лизинге:



1 – заявка на авиатехнику; 2 – ссуда; 3 – оплата стоимости самолетов; 4 – платежи по ссуде; 5 – доставка самолетов заводом авиакомпании; 6 – лизинговые платежи

Разновидностями операционного лизинга являются «сухой» и «мокрый» лизинг. При «сухом» лизинге в аренду сдается только воздушное судно, при «мокрым» - аренда вместе с экипажем.

В настоящее время авиакомпании приобретают новые воздушные суда, используя механизмы лизинга. Таким образом, лизинговые компании оказываются важным звеном на рынке гражданской авиации, способствуя обновлению парка воздушных судов.

Предметом лизинга по договору может быть как воздушное судно, так и сменный двигатель, а также комплектующие изделия и агрегаты.

При рассмотрении вопроса лизинга авиационной техники в первую очередь необходимо разделять авиационный лизинг с западными лизинговыми компаниями и российскими лизинговыми компаниями.

Основными российскими лизинговыми компаниями, занимающимися авиационным лизингом, являются:

→ ОАО «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК):

Ил-96-300 – 5 ед. + 2 ед. в плане

Ту-204-100 (вкл. модиф.) – 17 ед. + 5 ед. в плане

Ан-148-100 – 6 ед. + 17 ед. в плане

Ту-204СЕ (грузовой) – 4 ед.

Ил-96-400Т (грузовой) – 4 ед. + 1 ед. в плане

Як-42ДVIP – 1 ед.

АВJ (Antonov Business Jet) – 1 ед. в плане

**Источник – сайт ИФК*

→ Авиационная лизинговая компания «Туполев» (АЛК «Туполев»):

Ту-204, Ан-124-100 «Руслан»

**Источник – Интернет*

→ ОАО «Финансовая лизинговая компания»:

Ту-204, Ту-214, RRJ (Russian Regional Jet), Ан-140

**Источник – Интернет*

→ «Авиализинг»:

Ту-204-100, Ту-154Б/М, Як-40, SSJ (участие в проекте)

**Источник – Интернет*

→ ОАО «ВТБ Лизинг»

→ Лизинговая компания «Уралсиб»

→ «ТрансКредитЛизинг»

→ ОАО «ВЭБ Лизинг»

→ ЗАО «Сбербанк Лизинг»

Различные типы российских и иностранных ВС

Среди западных лизинговых компаний, занимающихся авиационным лизингом, можно выделить следующие:

→ Air Lease Corporation (США):

Boeing, Airbus, Embraer, ATR

**Источник – Интернет*

→ International Lease Finance Corporation (США):

Boeing, Airbus, Engine (General Electric, Pratt&Whitney, Rolls-Royce)

**Источник – Интернет*

→ Dragon Aviation Leasing (Китай):

Boeing, Airbus

**Источник – Интернет*

→ Airplanes Holdings Limited (Ирландия):

различные типы ВС

→ Jackson Square Aviation (США):

Boeing, Airbus

→ GE Capital Aviation Services (США):

Boeing, ARJ-21-700 (Китай)

Договоры лизинга, заключаемые с западными лизинговыми компаниями, имеют типовую форму, принимаемую западным страховым рынком, и построены на основе английской правовой системы, так как рынок авиационного лизинга и авиационного страхования имеют своим центром Лондон.

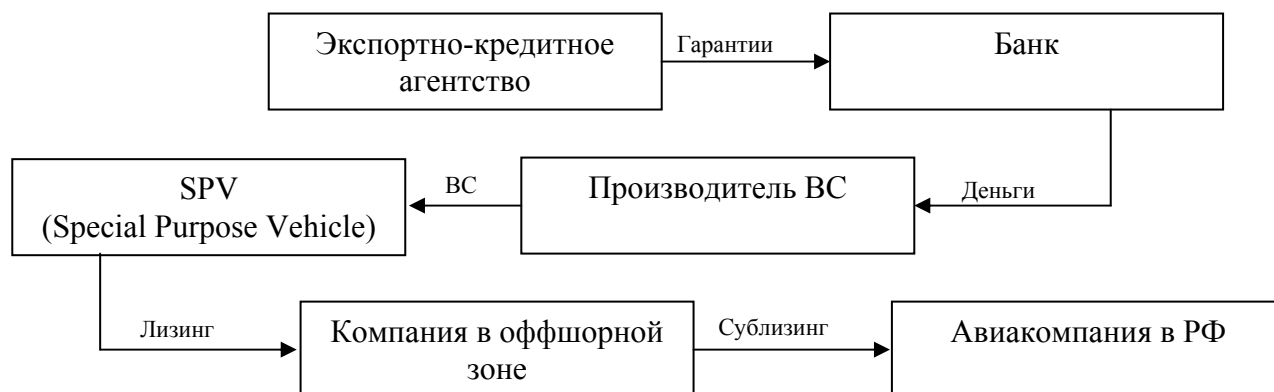
Договоры лизинга, заключаемые с российскими лизинговыми компаниями, представляют собой некоторое подобие типовых западных лизинговых контрактов на основе российского законодательства.

Российские авиакомпании единодушны во мнении, что лизинг отечественной авиационной техники обходится на сегодняшний момент дороже, чем западной техники, даже не смотря на то, что отечественные самолеты продаются по цене ниже себестоимости, а достаточно высокие ввозные пошлины на бывшую в эксплуатации иностранную технику в результате оказываются ниже лизинговых платежей за новую российскую технику.

Налогообложение зависит от страны ввоза, количества пассажирских кресел, веса ВС. Ввозная пошлина может составлять от 0% до 20%. Например, для воздушных судов с компоновкой салона до 50 кресел пошлина на ввоз будет 0%.

По данным Российского внешнеэкономического вестника с учетом 20% импортной пошлины, лизинговые платежи за бывший в эксплуатации Boeing-757 составляют порядка USD 300 – 350 тыс. в месяц, а ежемесячная ставка лизинга за новый Ил-96-300 (ИФК) с учетом НДС достигает USD 376 тыс. Поэтому все чаще российские авиакомпании прибегают к лизингу иностранных воздушных судов. В итоге, лизингодателем становится западная лизинговая компания.

Лизинговый контракт с участием западного капитала ориентировочно имеет следующую структуру:



* По материалам журнала *Авиатранспортное обозрение*, 2005 г.

Авиакомпания, планирующая получить в лизинг новое воздушное судно, должна получить одобрение сделки у одного из экспортных агентств. Как правило, гарантии предоставляются на сумму 80-85% от суммы сделки. Гарантии позволяют получить финансирование в каком-либо коммерческом банке. Затем в оффшорной зоне создается компания, которая на протяжении действия договора лизинга будет владеть судном (в английской терминологии Special Purpose Vehicle, SPV). Эта компания создается в стране, которая подписала с Россией соглашение о поддержании летной годности. После этого воздушное судно сдается в лизинг компании, зарегистрированной в оффшорной зоне для последующей минимизации налогов по арендным платежам. И уже из оффшора воздушное судно поступает в российскую авиакомпанию.

Приобретение российскими компаниями воздушных судов иностранного производства обходится очень дорого, поскольку ввоз и регистрация зарубежной авиатехники на территорию России может потребовать от владельца выплат на сумму до 40% от стоимости самого воздушного судна (таможенные пошлины 20% и НДС 18%) (в зависимости от типа ввозимого ВС).

Основным вопросом, возникающим перед российскими эксплуатантами воздушных судов, принадлежащих иностранным собственникам, является порядок ввоза данных воздушных судов на территорию РФ и уплаты таможенных платежей и НДС.

В соответствии со статьей 271 Таможенного кодекса РФ временный ввоз воздушных судов на таможенную территорию Российской Федерации с освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов допускается, только если транспортное средство зарегистрировано за иностранным лицом и не используется на территории РФ во внутренних перевозках (только влетело и вылетело). Поэтому, в случае ввоза в РФ воздушного судна для его использования во внутренних перевозках, владельцу воздушного судна придется уплачивать

таможенные платежи и НДС как при его покупке, так и при условии его временного ввоза на условиях аренды или лизинга (исключения только для разового ввоза воздушного судна в некоммерческих целях на срок не более 12 дней).

Авиаперевозчики, желающие ввезти в РФ иностранное воздушное судно, должны одновременно уплатить таможенную пошлину в 20% от его текущей оценочной стоимости и НДС в размере 18% от стоимости воздушного судна.

С введением в действие с 1 января 2004 года новой редакции Таможенного кодекса РФ импорт западных самолетов был несколько облегчен. Теперь при ввозе иностранного воздушного судна в РФ согласно статье 212 ТК РФ при режиме аренды или лизинга иностранных воздушных судов может применяться «частичное условное освобождение» от уплаты таможенных пошлин и НДС.

В соответствии с этим режимом импортер может постепенно уплачивать пошлины и налоги равными долями в течение 34 месяцев. Таким образом, за каждый календарный месяц нахождения товаров на таможенной территории РФ уплачивается около 3% суммы таможенных пошлин и налогов, которая подлежала бы уплате, если бы товары были выпущены для свободного обращения.

Основная цель лизингодателя состоит в обеспечении защиты собственных финансовых интересов в отношении воздушных судов и агрегатов, а также обезопасить себя от любых возможных претензий со стороны пассажиров и третьих лиц, которым может быть причинен вред. Одним из способов, с помощью которого лизингодатель обеспечивает защиту своих имущественных интересов, является страхование.

Лизингодатели, как правило, предъявляют требования к страхованию воздушных судов и агрегатов, передаваемых в лизинг. Основными требованиями являются такие требования, как рейтинг страховой компании, уровень ее

надежности, необходимые лимиты ответственности и проч., а также условия перестрахования.

Весьма сложным вопросом при страховании лизинговых воздушных судов является процесс выбора страховой компании. Как правило, лизинговыми договорами предусмотрено твердое требование в отношении рейтинга российских страховщиков.

Особенностью лизинговых договоров является то, что риск должен быть перестрахован факультативно. Удержание страховой компании, как правило, составляет 3-5%. Остальная часть риска перестраховывается на западном рынке. Лизингодатели предпочитают, чтобы основная часть риска была распределена на международных рынках.

При страховании авиационной техники западного производства в договоре лизинга обычно предусматривается требование того, чтобы перестрахование было осуществлено на международном рынке в компаниях с рейтингом не ниже А-. Договоры лизинга отечественной авиационной техники пока подобных требований не предъявляют, поэтому риск может быть застрахован и перестрахован на российском рынке или на рынке стран СНГ.

В отношении лизинговых воздушных судов подлежит страхованию ряд стандартных рисков: каско ВС, ответственность авиаперевозчиков, а также страхование военных рисков каско (согласно оговорке LSW555D) и ответственности (оговорка AVN52E) и страхование франшизы.

Стандартное требование, предъявляемое к территории страхования лизингового ВС, - это весь мир, исключая общепринятые зоны военных действий и страны по оговорке LSW617F.

Основным условием западного лизингового контракта является наличие в договоре страхования оговорки AVN67B, которая обеспечивает страховую защиту сторон/партнеров по лизинговому контракту. Указанная оговорка предусматривает автоматическую защиту лизингодателя и других партнеров по

лизинговому договору, финансирующих покупку ВС. На практике, за включение в договор страхования оговорки AVN67B берется условная дополнительная премия в размере USD 100, которая включена в общую страховую премию.

Основные функции, которые выполняет оговорка AVN67B:

- Включение лизингодателя и всех сторон по контракту в качестве дополнительно застрахованных и обеспечение действия страхового покрытия в отношении этих дополнительно застрахованных;
- Регулирование процедуры страховых выплат;
- Любые изменения в договоре страхования или его прекращение возможны только после специального уведомления, подаваемого за 30 дней каждому из участников лизингового контракта до вступления в силу таких изменений.

Оговорка AVN67B (пункт 3.2.) содержит условие об отказе от гарантий (ранее – оговорка AVN28), предусматривающее защиту лизингодателей в случаях нарушения каких-либо гарантий, предоставляемых страхователем (эксплуатантом) ВС страховщикам в отношении соблюдения правил эксплуатации ВС и выполнения норм технической эксплуатации, так как лизингодатели не виноваты в таких нарушениях, и поэтому возмещение должно быть выплачено независимо от причин гибели или повреждения ВС в пользу лизингодателей (выгодоприобретателей) по договору страхования (лизинга). Однако следует понимать, что это отказ от гарантий в отношении деятельности страхователя (эксплуатанта), а не отказ от исключений по договору страхования и перестрахования, и все сформулированные исключения из покрытия имеют силу.

После заключения договора страхования и его перестрахования страховщик обязан выдать сертификаты, аналогичные по условиям перестраховочным сертификатам, выдаваемым брокером каждому партнеру по лизинговой сделке/лизингодателю, в которых перечисляются основные условия страхования и условия оговорки AVN67B с указанием объекта страхования, а также письмо с

подтверждением своих обязательств – Letter of Undertaking – в котором гарантируется незамедлительно сообщать партнеру по лизинговому контракту в письменном виде:

- а) о получении уведомления об отмене или существенном изменении какой-либо части страхования;
- б) если страховая премия или ее часть не оплачивается страхователем;
- в) в случае невозобновления части действовавшего страхования;
- г) если страховщик теряет лицензию на страхование;
- е) о каком-либо факте или обстоятельстве, которые могут привести к аннулированию или сделать не действующим полностью или частично данное страхование.

Проблемным вопросом является выплата возмещения на основе условия Cut Through Clause – непосредственно от перестраховщиков выгодоприобретателю, определенному лизинговым контрактом и договором страхования. Однако, это условие не вполне соответствует российскому законодательству и целесообразно организовать выплату от перестраховщиков страхователю, а страхователь – выгодоприобретателю, причем условия перечисления и расчетов должны быть согласованы в Релизе по убытку – Form of Release and Discharge – о полном и окончательном урегулировании убытка.

Обычно это условие формулируется в перестраховочном договоре лидером-перестраховщиком, и по тексту они могут отличаться, однако, суть остается все та же. Целесообразно требовать от перестраховщиков включения в это условие оговорки том, что его выполнение не должно противоречить российскому законодательству. Эта оговорка защищает интересы западных лизингодателей.

Обычным явлением является заключение соглашения между сторонами лизингового контракта о назначении одного получателя страхового возмещения – Sole Loss Payee. Такое соглашение должно быть согласовано со страховщиком для определения выгодоприобретателя по договору страхования. Указанный

выгодоприобретатель в соответствии с законодательством о финансовом мониторинге (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июля 2002г. №983-р «Рекомендации по разработке организациями, совершающими операции с Денежными средствами или иным имуществом, правил внутреннего контроля в целях противодействия легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма») должен быть учтен в качестве клиента компании с указанием основных данных, позволяющих идентифицировать его. На письменные запросы клиенты, как правило, не отвечают и информация добывается из открытых источников.

Необходимо дополнительно отметить, что еще одним из требований лизинговых контрактов является наличие в договоре страхования оговорок ANV60 («Расширение страхования с включением покрытия против ущерба личности») и AVN74 («Оговорка о возмещении пилотам»).

Как правило, российские страховщики соглашаются включить оговорку AVN60 в договор страхования, но по факту в России эта оговорка еще не работала. Она присутствует в договоре просто формально.

AVN60 – это некая версия защиты страхователя в отношении его ответственности за вред, причиненный во время действия полиса неопределенному кругу лиц, как-то связанному с авиаперевозками.

Эта оговорка представляет собой элемент глобального страхования ответственности лизингодателя/партнера по лизинговому контракту, которое включает в себя:

- страхование ответственности авиаперевозчика, в том числе по рискам войны и терроризма, с учетом AVN52E;
- страхование ответственности в отношении всего, что связано с аэропортом и ВС, но не относится к ответственности авиаперевозчика-General Aviation Liability, AVN57 («Индоссамент страхования ответственности»);

- страхование ответственности за противоправные действия персонала страхователя, при причинении вреда личности - риски возникновения гражданской ответственности Поименованного Страхователя за ущерб, понесенный каким-либо лицом вследствие одного или более из следующих неправомерных действий, совершенных в период действия Полиса (Ущерб личности – *personal injury* (сокр. *PI*)- противоправные действия, наносящие ущерб личности, к которым относятся: противоправный арест, вторжение в частную жизнь, клевета в письменной и устной форме, физическая травма);
- включение партнеров по лизингу в качестве застрахованных в договор страхования и перестрахования;
- ответственность за вред, причиненный экипажу/пилотам, AVN73 («Ответственность перед пилотами и экипажем»).

Оговорка AVN74 также включается в договоры страхования/перестрахования по требованию лизингодателей.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

По сути, страхование лизинговых воздушных судов осуществляется с учетом тех же принципов и правил, что и страхование воздушных судов, не являющихся лизинговыми, но при этом в обязательном порядке должны быть учтены следующие принципиальные моменты:

→ Соответствие финансового рейтинга страховой и перестраховочной компаний требованиям лизингового контракта. Перестрахование должно быть на международном рынке в компаниях с рейтингом не ниже А-.

→ Определение возможной доли участия страховой компании в риске. Если это западный лизинговый контракт, то доля участия российского страховщика будет не более 5%. Если это российский лизинговый контракт, то доля участия может быть больше.

→ Страховщик должен быть ознакомлен с требованиями лизингового контракта в части страхования воздушного судна.

→ В договоре страхования/перестрахования должны быть указаны все участники/стороны по лизинговому контракту.

→ В договоре страхования/перестрахования должна присутствовать оговорка AVN67B.

→ В договоре страхования/перестрахования должна присутствовать оговорка о прямой выплате (Cut through Clause), в которой будет содержаться условие о не противоречии российскому законодательству.

→ Заключение соглашения между сторонами лизингового контракта о назначении одного получателя страхового возмещения – Sole Loss Payee.

На основании всего вышеизложенного можно сделать вывод, что при страховании лизинговых воздушных судов (да и не только лизинговых) постоянно имеют место противоречия российского законодательства и лондонского, которые выражаются в порядке выплаты страхового возмещения, условиях выплаты, основаниях выплаты возмещения и др. **Дополнительно**

можно отметить, что в соответствии с Монреальской конвенцией возмещению подлежат убытки в связи с задержкой рейса.

В мае 1999 года была принята Монреальская конвенция, которая вступила в силу в 2004 году. В настоящий момент в Монреальской конвенции участвуют 65 государств, которые расстались с Варшавской конвенцией и применяют только Конвенцию 1999 года.

Россия в Монреальской конвенции 1999 г. пока не участвует и по-прежнему придерживается обязательств, установленных Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом к ней. Хотя недавно в прессе появилась информация, что Россия все же в ближайшем будущем подпишет Монреальскую конвенцию. Конвенцию должна ратифицировать Госдума. Депутаты ждут согласованного текста от Правительства. По информации, чиновники готовят в настоящее время изменения в российские нормативные акты, чтобы гармонизировать их с Конвенцией.

А пока в результате на рынке международных авиаперевозок действуют перевозчики, одни из которых подчиняются режиму Варшавской конвенции, другие – режиму Монреальской конвенции 1999 г. Но конечно, будущее явно принадлежит Монреальской конвенции 1999 г., а не Варшавской 1929 г. Уже сейчас «монреальские» перевозчики имеют очевидные преимущества перед «варшавскими». Монреальская конвенция содержит ряд прогрессивных положений, которых нет в Варшавской конвенции. В соответствии с этой Конвенцией, пассажир может рассчитывать на значительные материальные компенсации за вред, причиненный его жизни и здоровью, и получить их по упрощенной процедуре, а не по такой затяжной, как это предусмотрено Варшавской конвенцией 1929 г., через суд, которая может тянуться годами. Совсем по другому, в пользу пассажира, решает Монреальская конвенция 1999 г. вопросы возмещения за вред, причиненный его багажу. В Монреальской конвенции 1999 г. в корне изменен подход к возмещению при задержке рейса.

Варшавская конвенция вообще не предусматривает какого-либо возмещения за задержку. Естественно, что «монреальские» перевозчики, работающие по правилам новой Конвенции, более конкурентоспособны, чем «варшавские» перевозчики, которые не могут предложить своим пассажирам условий, предусмотренных Монреальской конвенцией 1999 г.

Лимит возмещения за задержку рейса согласно Монреальской конвенции составляет 4 694 SDRs по пассажиру.

Таким образом, одной из приоритетных задач РААКС в настоящее время будет адаптация правил и условий, а также законодательства потребностям современного рынка авиационного страхования.