

Уважаемые господа!

Тема моего выступления «Особенности страхования воздушных судов, приобретаемых по лизингу» уже несколько раз поднималась на наших конференциях ранее.

Актуальность лизинга воздушных судов (преимущественно западного производства), особенно в связи с заявлениями нашего высшего политического руководства, всем очевидна. Объемы поставок российских воздушных судов пренебрежимо малы, а практически вся западная техника, за редким исключением, берется в лизинг, а не выкупается. Значительная часть лизинговой техники это воздушные суда уже бывшие в эксплуатации в других авиакомпаниях.

Наверное я сейчас буду говорить некоторые очевидные вещи, но: Лизингодатели (лизинговые компании); банки; компании, финансирующие лизинговые операции, имеющие прямой интерес в получении денежных средств от лизинговых операций заинтересованы в том, чтобы воздушные суда, передаваемые в лизинг, были застрахованы на случай их гибели и повреждения, а также была застрахована ответственность лизингополучателя (перевозчика) и заодно ответственность остальных сторон лизингового договора. Все мы прекрасно осведомлены о том, что в случае авиационного происшествия, катастрофы адвокаты потерпевших стараются перевести судебные разбирательства в более «удобные» юрисдикции. Для этого выбираются компании, участники договора лизинга (производители воздушных судов, лизингодатели, владельцы ВС, двигателей) и именно против них возбуждаются дела в «удобных» юрисдикциях. Какой это дает результат? Не всегда удачный, но все хотят быть защищенными.

Соответственно, исходя из вышеизложенного, и проистекают отличия в страховании воздушных судов, находящихся в собственности Страхователя-авиакомпания и воздушных судов взятых в лизинг. Собственник сам решает, что и как ему страховать, а лизингополучатель связан договором лизинга.

Участники договора лизинга:

1. Лизингодатель – лизинговая компания.
2. Лизингополучатель – как правило авиакомпания, но возможны варианты.
3. Собственники ВС – м.б. лизинговая компания, но может быть банк и т.п. Могут быть отдельные собственники двигателей.
4. Финансисты.
5. Прочие участники

Могут быть отдельные договоры лизинга на планер ВС и на двигатели ВС.

Как уже ранее было сказано требования по страхованию изложены в договоре лизинга, раздел Страхование.

Лизингодатель старается заложить наиболее удобный для себя вариант этого раздела. Зачастую у лизингополучателя нет достаточно квалифицированных специалистов для анализа написанного. В результате подписав договор лизинга лизингополучатель сталкивается с тем, что страхование всего, указанного в договоре лизинга или маловыполнимо или стоит слишком дорого. Особенно это касается «фантазий» отечественных лизингодателей. Поэтому желательно участие страховщика на этапе подготовки договора лизинга, до его подписания.

На следующих слайдах приведена выдержка из относительно типового договора лизинга.

Здесь указаны виды страхования, которые должны быть обеспечены Лизингополучателем и их основные условия:

1. Страхование каско воздушного судна на случай его гибели и повреждения с указанием того что страхование осуществляется на базе согласованной стоимости (которая может пересматриваться в течение срока договора лизинга) и максимального размера франшизы.
2. Страхование военных рисков каско (LSW 555D или аналогичная) с максимально возможным расширением покрытия включая конфискацию и реквизицию правительством страны регистрации.
3. Страхование гражданской ответственности авиакомпании, включающее:
  - общегражданскую ответственность
  - ответственность перед третьими лицами
  - ответственность перед пассажирами
  - ответственность за персональный вред
  - ответственность за груз, багаж и почту
  - ответственность за качество

Также некоторые контракты предусматривают страхование:

- ответственности при эксплуатации зданий и сооружений;
  - ответственность владельцев ангаров
- и др. виды ответственности

указаны требования к минимальному комбинированному лимиту ответственности

4. Страхование военных рисков по ответственности

5. Страхование запасных частей и двигателей когда они не установлены на воздушном судне.

6. Индоссамент лизинговых двигателей.

7. Ну и самая главная оговорка (индоссамент) для страхования лизинговых воздушных судов AVN 67B (C).

Уже было немало дискуссий о применимости в условиях российского законодательства положений этого индоссамента.

Если коротко:

1. Применимость в условиях российского страхового законодательства. Внесение в правила страхования.

2. Возможность замены Страхователем Выгодоприобретателя.

3. Понятие Additional Insured. Лица, интересы которых также застрахованы по договору страхования. Должны быть поименованы в договоре. Есть длинный список «А также их...» что не совсем согласуется с законодательством. Кроме этого мы должны идентифицировать лиц (публичных, террористов и т.д).

4. Новый риск – риск нарушения гарантий.

Риск не предусмотрен ни в Правилах каско, ни в Правилах ответственности, ни в Правилах страхования лизинга.

Дополнительный риск – риск нарушения гарантий со всеми, вытекающими последствиями. Как описать этот риск с точки зрения российского законодательства и как его тарифицировать??? Как должны осуществляться выплаты ???

8. Cut-Trough Clause

Обычно лизингодатели соглашаются на оговорку AVN109, но некоторые требуют свою трактовку этого положения, которая может противоречить российскому законодательству.

Документация:

Обычно оформляется для Страхователя:

1. Договор страхования (отдельный на каждый вид страхования)

2. Полис.

3. Сертификаты в соответствии с требованиями авиационных властей (Италия, Германия, Турция, ОАЭ и т.п.)

4. Сертификаты для производителей (Boeing...)
5. Сертификаты для сервисных компаний (SITA, УТЦ...)

При страховании лизинговой техники

1. Договор страхования (чаще комбинированный)
2. Полис.
3. Сертификаты в соответствии с требованиями авиационных властей (Италия, Германия, Турция, ОАЭ и т.п.)
4. Сертификаты для производителей (Boeing...)
5. Сертификаты для сервисных компаний (SITA...)
6. Сертификаты для лизинговой компании, включающие Оговорку о прямых выплатах (назовем ее так) (страховые и перестраховочные)
7. Письма о обязательствах (страховые и перестраховочные)
8. AVN 67B(C) (может быть в структуре сертификата или отдельный документ)
9. Информация о перестраховании

Как правило, договорами лизинга требуется перестрахование на международном рынке, в компаниях с определенным рейтингом. Однако существует возможность договориться с лизингодателем (его финансистами) на размещение части риска каско или всего риска на российском рынке (особенно для воздушных судов, бывших в эксплуатации с относительно невысокой стоимостью) или размещение в программы перестрахования российских страховщиков и размещенных на западном рынке. Понятное дело это не вызывает энтузиазма у западных брокеров и лондонских перестраховщиков.

Что касается размещения ответственности, то здесь ситуация сложнее.

Требования к размещению значительно более жесткие и обычно требуется факультативное размещение на западном рынке.

Формы сертификатов и писем, устраивающие разные лизинговые компании похожи, но могут быть некоторые специфические моменты. В любом случае подготовка такой документации требует плотного общения Страховщика и лизингодателя (для ускорения процесса и улучшения результат лучше прямого, а не через Страхователя).

Существует еще одна большая проблема при страховании международного лизинга. Как правило, выгодоприобретателями выступают иностранные юридические лица. Выплата страхового возмещения по каско может подпадать под налогообложение в соответствии с НК РФ. Если компания зарегистрирована в стране с которой есть соответствующее соглашение об избежании двойного налогообложения то достаточно получить, до осуществления страховой выплаты, соответствующий пакет документов, подтверждающих резиденство. Если же компания из страны не имеющей соглашения то страховщик должен оплатить налог на доходы нерезидента

(20%). При этом он скорее всего не сможет собрать этот налог с перестраховщиков.

Причем эта ситуация существует с момента принятия налогового кодекса, но только в последнее время появилась практика взыскания со страховщиков этого налога.

Решения:

1. Направление комбинированного договора как формы договора к правилам страхования в надзор.