

Luftfahrt

Hunderte gestrandete Jets

Viele Flugzeuge hängen wegen der Sanktionen in Russland fest. Für Leasingfirmen ist das eine Katastrophe.



Flughafen Moskau
Viele Flugzeuge können
Russland derzeit nicht
verlassen.

maurthius images / Pavel Muravev / Alamy / Alamy Stock Photos

Jens Koenen Frankfurt

Den großen Leasingfirmen in der Luftfahrt droht nach der Pandemie die nächste schwere Krise. Wegen des Ukrainekriegs und der Sanktionen hängen über 500 Flugzeuge fest, die von westlichen Leasingfirmen an russische Kunden vermietet wurden. Den Wert dieser Flotte schätzt die auf Luftfahrt spezialisierte Beratungsfirma Cirium auf rund zehn Milliarden US-Dollar.

„Für Leasinggesellschaften mit Kunden in Russland ist das ein Worst-Case-Szenario“, sagt Peter Smeets, Geschäftsführer der Beratungsfirma 360 Aircraft Finance (AF), die sich auf Luftfahrt- und Flugzeugfinanzierung fokussiert: „Die Leasingraten fallen aus, gleichzeitig verfallen die Werte der Assets, das ist eine Katastrophe.“

Angesichts dessen müssten die Leasingfirmen eigentlich alles daran setzen, ihre Flugzeuge schnellstmöglich aus Russland zurückzuholen. Nur noch bis Ende März haben sie dazu Zeit, so sehen es die Bedingungen der Sanktionen vor. Doch das ist eine schier unlösbare Aufgabe.

Es werde kaum gelingen, die Flugzeuge aus Russland herausfliegen, glaubt Smeets von AF. „Russland wird wahrscheinlich kein Flugzeug außer Landes lassen. Wenn der Westen das russische Vermögen einfriert, wird Russland ebenfalls Vermögen und Assets sichern.“ Zudem dürfte es schwer werden, ausreichend Piloten zu finden, die bereit sind, einen solchen Überführungsflug in der aktuellen Situation durchzuführen, warnt Smeets.

Zwar wird der russische Luftfahrtmarkt von heimischen Leasingfirmen dominiert, was die Zahl der vermieteten Flugzeuge angeht. Unter den zehn größten „Vermietern“ befinden sich sechs russische Anbieter.

Doch der mit Abstand größte ist AerCap, ein irisches Unternehmen, das

seit der Übernahme von GE Capital Aviation Service von General Electric der weltgrößte Leasingkonzern in der Luftfahrt ist. Nach Angaben des Brancheninformationsdienstes IBA hat AerCap 154 Flugzeuge im Wert von 2,2 Milliarden Dollar an russische Kunden vermietet – alle bisher im aktiven Dienst.

Zu den nicht-russischen Leasingfirmen der Top Ten in Russland zählt auch SMBC Aviation Capital, die zwar der japanischen Bank Sumitomo Mitsui Banking Corporation gehört, ihren Sitz aber wie AerCap in Irland hat. Zudem finden sich Air Lease (USA) und Carlyle Aviation Partners (USA) in der Liste. Mit einem eher kleinen Engagement sind in dem Land auch Avolon (Irland), BOC Aviation (Singapur) und Dubai Aerospace Enterprise (Dubai) aktiv.

Weil mit AerCap, SMBC und Avolon gleich mehrere Anbieter der Leasingbranche ihren Sitz in Irland haben, gehen die Experten von Cirium davon aus, dass allein europäische Leasingfir-

”

Die Leasingraten fallen aus, gleichzeitig verfallen die Werte der Assets, das ist eine Katastrophe.

Peter Smeets
360 Aircraft
Finance

men Flotten im Wert von rund fünf Milliarden US-Dollar in Russland stehen haben.

AerCap und BOC Aviation erklärten nun, die Verträge mit russischen Airlines bis Ende März beenden zu wollen. Doch das ist laut Smeets rechtlich alles andere als einfach. Zwar gebe es in internationalen Leasingverträgen sogenannte „Event-of-Default“-Klauseln. Dort sind die Umstände definiert, die eine Kündigung des Vertrages erlauben. „Aber kaum ein Leasingvertrag wird den Fall einer Sanktion, wie wir ihn aktuell haben, als konkreten Kündigungsfall erwähnen“, sagt Smeets.

Also müssten erst einmal zentrale rechtliche Fragen geklärt werden. So könnten sich die Leasingfirmen zum Beispiel darauf berufen, dass Sanktionen den Status eines Gesetzes haben. Würden die Flugzeuge also weiterbetrieben, wäre das ein Verstoß gegen dieses Gesetz.

Eine andere Möglichkeit wäre es für die Leasingfirmen, sich auf höhere Gewalt zu berufen. Das zu klären würde wohl einige Zeit dauern – angesichts der Frist bis Ende März eine gewaltige Herausforderung. BOC selbst verweist darauf, dass die Folgen der EU-Sanktionen sehr komplex seien.

Selbst wenn die Verträge am Ende erfolgreich gekündigt werden könnten, ist damit die Gefahr noch nicht gebannt, dass der Wert der Flotten dramatisch einbrechen wird. Da es schwer ist, die Flugzeuge außer Land zu bringen, würden sie wohl vorerst in Russland bleiben müssen. Viele davon können wegen der weitreichenden Sperren des Luftraums für russische Airlines in Europa oder etwa Kanada aber nicht mehr weiterbetrieben werden.

„Fliegt ein Flugzeug nicht mehr, rutscht es sehr schnell aus dem entsprechenden Wartungsrythmus heraus, den der Hersteller vorschreibt“, sagt Smeets von AF.

Zwar könnten die Betreiber der geleasten Flugzeuge mögliche Vertragskündigungen oder andere Anweisungen der Leasingfirmen ignorieren und einfach weiterfliegen – etwa innerhalb von Russland. Doch auch das hätte für die Leasinggeber negative Folgen. „Werden die Flugzeuge ungeachtet der Beendigung des Leasingverhältnisses weiterbetrieben, aber nicht mehr herstellerekonform gewartet, ist das für die Leasinggesellschaften im Hinblick auf die Restwerte ein großes Problem“, sagt Smeets.

Verschärft wird die Situation, weil die für die Wartung notwendigen Originalteile wegen der Sanktionen fehlen. Die Kooperation mit anderen Fluggesellschaften – sogenannte Pooling-Arrangements – würde ebenfalls nicht weiterhelfen, denn auch dieser Austausch von Teilen sei sanktioniert, so Smeets.

Kaum besser ist ein anderes Szenario: Werden die Flugzeuge stillgelegt, dann aber etwa wegen des Mangels an Teilen nicht so gewartet und eingelagert, wie es die Hersteller für einen längeren Zeitraum vorschreiben, wäre auch das für den Wert der Jets laut Smeets sehr negativ.

Umgekehrt werden die EU-Sanktionen auch russische Leasingfirmen treffen. GTLK hat zum Beispiel über GTLK Europe Flugzeuge an Easyjet vermietet. Die Situation ist hier unklar. Denn GTLK Europa hat seinen Sitz in Dublin wie viele Leasingfirmen. Ob das aber ausreichen wird, das Portfolio der Tochter aus den Sanktionen herauszuhalten, bleibt abzuwarten.

Zumal der Ausschluss Russlands aus dem internationalen Zahlungssystem Swift Leasinggeschäfte generell erschwert. Schon die Leasingraten zu begleichen wird zur Herausforderung. Das dürfte auch SB Leasing in Dublin treffen. Die Muttergesellschaft ist die russische Sberbank. Der droht wegen der Sanktionen der Zusammenbruch.

Die größten Leasingfirmen in Russland

Zahl der vermieteten und betriebenen Flugzeuge

AerCap	Firmensitz: Irland	152
GTLK	Russland	95
PSB Leasing	Russland	77
VEB-Leasing	Russland	76
VTB Leasing	Russland	74
Sberbank Leasing	Russland	67
Ilyushin Finance	Russland	46
SMBC Aviation Capital	Irland	36
Air Lease Corporation	USA	34
Carlyle Aviation Management	USA	25

HANDELSBLATT

Quelle: IBA