



SKOÐUN

Getur alþjóðasamningur leitt til lægri flugfargjalda?

Erlendur
Gíslason



Allt bendir til að Höfðaborgarsamningurinn um alþjóðlega skráningu réttinda yfir loftförum taki gildi hér á landi á næstu misserum. Samningurinn getur haft verulega þýðingu fyrir íslensk flugfélög sem og flugfarþega.

Samkvæmt þingmálaskrá ríkisstjórnarinnar fyrir yfirstandandi löggjafarþing 2017–2018 er ætluð að leggja fram á Alþingi núna í febrúarmánuði frumvarp til laga um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðlega skráningu og réttarvernd fjárhagslegra réttinda yfir farartækjum og tengdum búnaði.

Með frumvarpinu verður lagt til að heimild verði veitt til að fullgilda Höfðaborgarsamninginn ásamt bókun við samninginn um loftför og búnað þeirra. Í frumvarpinu verður lagt til að sérstakar reglur gildi um fullnustu krafna sem falla undir samninginn og jafnhliða gerðar breytingar á öðrum lögum, svo sem lögum um loftferðir, lögum um skrásetningu réttinda í loftförum, og lögum um gjaldþrotaskipti o.fl.

Höfðaborgarsamningurinn og bókunin um loftför og búnað þeirra var undirritaður í Höfðaborg 16. nóvember 2001. Hann tók gildi í mars 2006. Núna hafa alls 73 ríki fullgilt hann, þ.á m. nágrannaríki okkar Danmörk, Svíþjóð og Noregur.

Með Höfðaborgarsamningnum er stofnað til alþjóðlegra réttinda eigenda, lánveitenda og leigusala í flugvélum, flugvélahreyflum og öðrum flugvélategdum hlutum og þessi réttindi eru viðurkennd í öllum samningsríkjum. Kröfuhöfum eru veitt tiltekin grundvallar úrræði ef til vanefnda kemur. Sett hefur verið á fót alþjóðleg skrá fyrir þessi réttindi. Skráin er alfarið rafræn, en hún er vistuð hjá írsku fyrirtækinu Aviareto, sem er rekið í samstarfi SITA SC og írsku ríkisins. Með þessu er kröfuhöfum veitt aukin fullvissa og fyrirsjáanleiki um réttarstöðu sína, þegar þeir taka ákvörðun um að taka þátt í fjármögnun á flugvélum.

Eitt meginmarkmiðið með Höfðaborgarsamningnum er að það dragi úr áhættu þeirra sem fjárfesta í flugvélum, hvort sem eru eigendur þeirra eða lánveitendur, við það að samræmdar reglur gildi um skráningu réttinda yfir loftförum og ein miðlæg skrá sé haldin um forgangsröð réttindanna svo og að samræmdar reglur gildi um úrræði eigenda og annarra rétthafa, ef til vanefnda kemur. Með því að dregið er úr áhættu í flugvélategdum fjárfestingum, þá megi draga úr kostnaði við fjármögnunina, einkum með því að vextir verði lægri í fjárfestingum til landa þar sem Höfðaborgarsamningurinn gildir.

Í samræmi við þetta hefur OECD gefið út viðmið um afslátt af vaxtakjörum á lánum, sem njóta útflutningsábyrgðar (Export Credit) ef ákveðnum lágmarkskröfum um innleiðingu samningsins er fullnægt, svokallaður OECD afsláttur (OECD

Aircraft Sector Understanding). Hin lækkaða lánsfjárahætta er talin munu leiða af sér lækkun á leigugjöldum flugvéla um 2 af hundraði á heimsvísu.

Um þessar mundir standa íslensk flugfélög í umtalsverðum fjárfestingum tengdum flugvélaflota þeirra. Undanfarin ár hefur floti Ícelandair stækkað verulega. Enn sem komið er hafa þetta verið eldri eintök af vélum af gerðinni Boeing 757-200. Nú er hins vegar að hefjast endurnýjun flotans og verða fyrstu vélarnar af gerðinni Boeing 737 MAX8 og 737 MAX9 afhentar félaginu á þessu ári, sú fyrsta nú þegar í mars.

Vöxtur Wow air hefur verið ótrúlegur allt frá stofnun félagsins. Á hverju ári hefur félagið bætt við sig fjölda véla af gerðunum Airbus A320, A321 og A330, undantekningalaust nýjum eða nýlegum vélum.

Ef tekið er dæmi af nýjum vélum úr Boeing 737 eða Airbus A320 fjölskyldunum, þá er algengt markaðsverð nálgægt 50 milljónum bandaríkjadala (US\$). Sé ein slík vél fjármögnuð að 80% með lánsfjármagni á 5,25% vöxtum (12 mánaða US\$ LIBOR + 300 punktar), þýðir það ársvexti upp á 2.100.000 US\$. Vaxtaafsláttur vegna innleiðingar Höfðaborgarsamningsins getur auðveldlega numið yfir 100 punktum, sem getur þýtt nokkrar milljónir króna í vaxtasparnað af einni vél á ári. Hagurinn af slíkum vaxtasparnaði á að geta skilað sér til flugfélagsins sjálfs og að lokum til flugfarþega í lægra farmíðaverði en ella væri án vaxtaafsláttarins. Jafnvel

þótt íslensku flugfélögin hafi gert kaupsamninga um sínar vélar, þá má reikna með að þau hagi fjármögnun vélna þannig, a.m.k. hluta þeirra, að þau selji vélnar frá sér og leigi til baka á fjármögnunardekstrarleigu (svokallað „sale & leaseback“). Vaxtasparnaður vegna Höfðaborgarsamningsins skilar sér þá fyrsta kastíð til hins erlenda leigusala, sem fjárfest hefur í vélinni, en ætla má að sá sparnaður endurspeglar í lægri leigugreiðslum frá leigutakanum, hinu íslenska flugfélagi. Reikna má með að á milli 20 til 30 slíkar vélar verði á íslenska markaðnum innan fárra ára. Það er því ljóst að fjárhagslegur ávinningur fyrir íslensku flugfélögin af lögfestingu Höfðaborgarsamningsins getur orðið verulegur. Svo fremi sem félögin skili hagnaði, mun þetta jafnframt þýða meiri tekjur í ríkiskassann en yrði án lögfestingar samningsins.

Það er ekki sjálfgefið að einstaklingar og lögaðilar eigi þess kost að finna með beinum fjárhagslegum hætti fyrir því að ríki fullgildi alþjóðasamning og innleiði í lög. Segja má að Höfðaborgarsamningurinn njóti sérstöðu að þessu leyti, þar sem fjármálastofnanir hafa þegar lýst því yfir að lægri vaxtakjör stæði til boða í fjármögnun flugvéla, þar sem Höfðaborgarsamningurinn gildir. Íslenskir flugrekendur binda því miklar vonir við það að Alþingi heimili fullgildingu samningsins og að hann verði lögfestur hér á landi.

Höfundur er lögmaður og einn eigandi LOGOS.