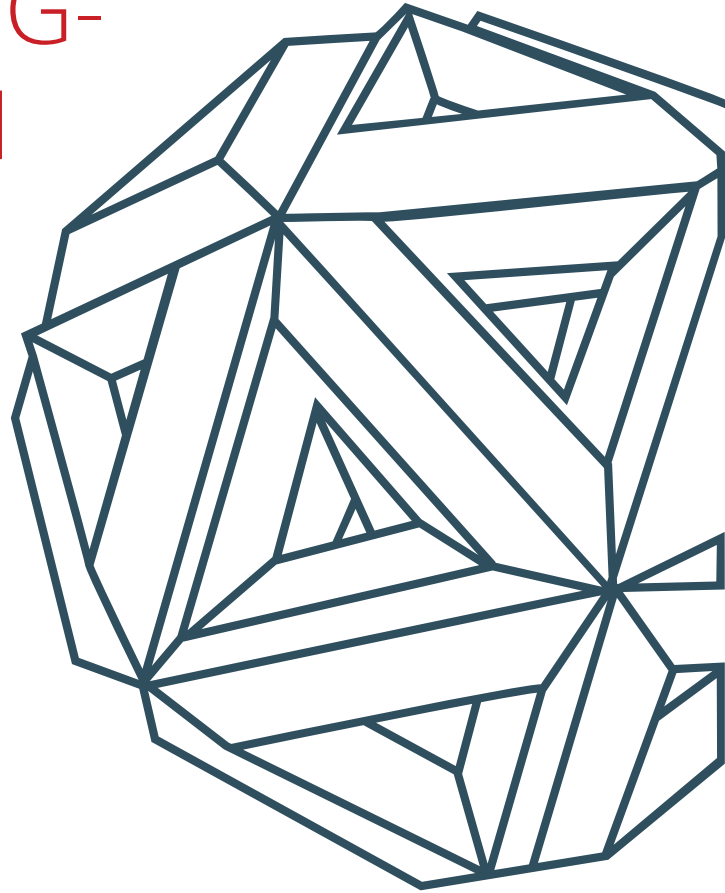


MODUL FLUGZEUG- FINANZIERUNGEN

Rating von Flugzeugfinanzierungen, weltweit



ÜBERBLICK

Das Modul *Flugzeugfinanzierungen* ist für die Risikobeurteilung von Objektfinanzierungen im Bereich der Flugzeugfinanzierungen konzipiert. Das Verfahren ist länderübergreifend sowohl für die Finanzierungen einzelner Flugzeuge als auch für Flottenfinanzierungen einsetzbar. Den Besonderheiten der jeweiligen Flugzeugtypen und der jeweiligen Finanzierungsart mit ihren spezifischen vertraglichen Ausgestaltungen wird durch eine entsprechend differenzierte Modellierung Rechnung getragen.

In dem simulationsbasierten Ratingverfahren wird eine Vielzahl an Szenarien zur möglichen Marktwertentwicklung für die finanzierten Flugzeuge sowie zur Bonitätsentwicklung der jeweiligen Fluggesellschaften generiert. Auch Operating Lessors, die in die Finanzierungsstruktur involviert sind, werden in geeigneter Form berücksichtigt. Ergebnis des Ratingverfahrens ist eine Ratingnote zur Prognose der Ein-Jahres-Ausfallwahrscheinlichkeit (Probability of Default, PD), die Verlustquote bei Ausfall (Loss Given Default, LGD) sowie der erwartete Verlust (Expected Loss, EL).

Das Modul befindet sich seit 2009 im jährlichen Pflegezyklus und ist seit Ende 2009 für den Hauptanwendungsbereich Single-Airline-Finanzierungen für den IRB-Ansatz aufsichtlich anerkannt.

ANWENDUNGSBEREICHE

Der Anwendungsbereich des Moduls *Flugzeugfinanzierungen* umfasst in erster Linie Finanzierungen zum Kauf eines oder mehrerer Flugzeuge über eine eigens dafür gegründete Zweckgesellschaft, die typischerweise die Flugzeuge an Fluggesellschaften verleast. Das finanzierende Kreditinstitut hat dabei vertraglich gesicherten Zugriff auf das finanzierte Flugzeug und die durch das Flugzeug generierten Leasingraten. Hierbei können sowohl klassische Finance-Lease-Konstruktionen als auch verschiedene Formen des Operating Leases bis hin zu komplexen Strukturen einer Warehouse Facility abgebildet werden.

Neben den typischen Lease-Konstruktionen sind auch Flugzeugfinanzierungen ohne zwischengeschaltete Zweckgesellschaft, d.h. Transaktionen direkt mit der Fluggesellschaft, im Anwendungsbereich enthalten. Voraussetzung hierfür ist analog zur Lease-Konstruktion, dass der Kredit zum Kauf eines oder mehrerer Flugzeuge gewährt wird und die Bank durchsetzbare Rechte am Flugzeug hat.

Für Cross Collateral-Vereinbarungen, eine haftende übergreifende Holding oder andere Formen bonitätsrelevanter Beziehungen zwischen mehreren Zweckgesellschaften kann ein Gesamtrating erstellt werden.

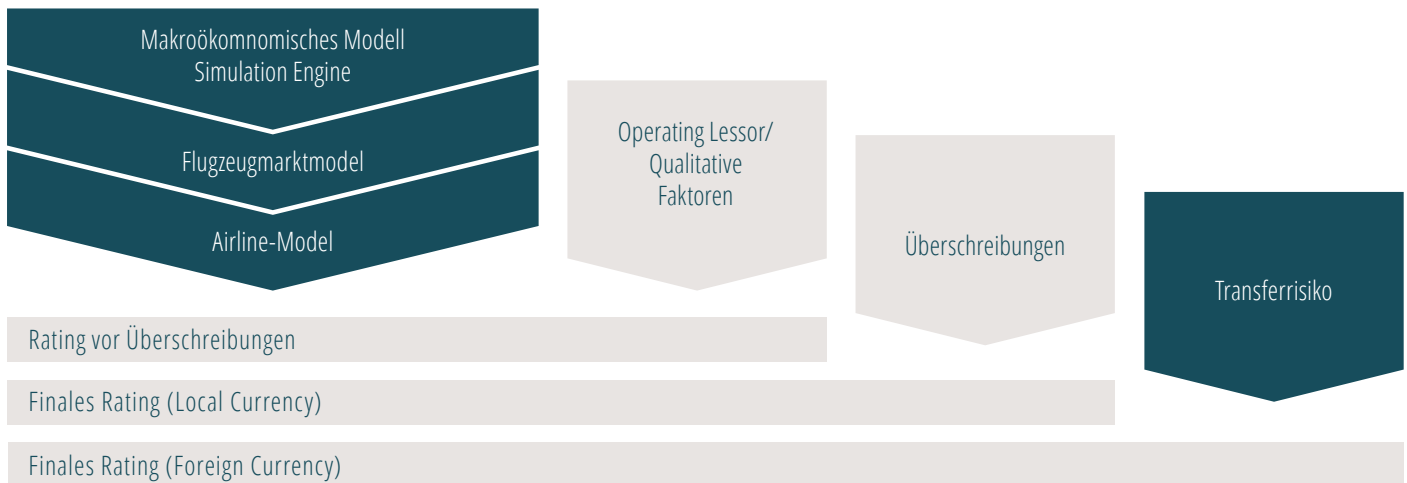
Abgrenzung

Für die Bonitätsbeurteilung von Fluggesellschaften findet das Modul *Corporates* Anwendung.

RATINGABLAUF

Graue Pfeile: Beurteilung überwiegend expertenbasiert

Blaue Pfeile: Beurteilung überwiegend datenbasiert



MAKROÖKONOMISCHES MODELL, FLUGZEUG-MARKTMODELL UND AIRLINE-MODELL

Mittels Monte-Carlo-Simulationen wird eine Vielzahl an Szenarien zur allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung generiert. Darauf basierend erzeugt das Flugzeugmarktmodell nach Flugzeugtyp und -alter differenzierte Flugzeugwertverläufe. Das Airline-Modell dient dazu, die Bonitätsentwicklung der beteiligten Fluggesellschaften mit gewissen Abhängigkeiten zur Flugzeugmarktentwicklung zu simulieren. Eine Modellierung im Zusammenhang mit der jeweiligen Tilgungsstruktur und den zugrunde liegenden Lease-Verträgen erlaubt eine integrierte Berechnung des Ausfall- und Verlustrisikos. Auch ein breites Spektrum an Sicherheiten kann im Rahmen der Risikoermittlung berücksichtigt werden.

OPERATING LESSOR/QUALITATIVE FAKTOREN

Sofern Operating Lessors in die Finanzierung mit einbezogen werden, gehen entsprechende Haftungsverpflichtungen sowie Einschätzungen zur Wiedervermarktungsfähigkeit des jeweiligen Operating Lessors in das Ratingergebnis ein.

ÜBERSCHREIBUNGEN UND TRANSFERRISIKO

Falls risikorelevante Ausnahmetatbestände im bisherigen Ablauf nicht ausreichend berücksichtigt sind, kann eine weitere Anpassung des Ratings erforderlich sein. Das System unterstützt dies durch die Möglichkeit zur Überschreibung. Des Weiteren findet das zusätzliche Risiko von Devisentransferbeschränkungen im Sitzland der Fluggesellschaften Berücksichtigung. Dieses so genannte Transferrisiko ist grundsätzlich in solchen Fällen relevant, in denen die Finanzierungswährung von der Landeswährung abweicht.