



*РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
АВИАЦИОННЫХ И КОСМИЧЕСКИХ СТРАХОВЩИКОВ*

Методические рекомендации РААКС

Урегулирование убытков в авиационном страховании

Москва 2013

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	3
Пояснительная записка	4
Общие соображения по урегулированию убытка.....	5
Расследование страхового события.....	5
Действия Страхователя при наступлении события, имеющего признаки страхового случая (полис страхования КАСКО воздушного судна	11
Действия Страхователя при наступлении события, имеющего признаки страхового случая (полис страхования ответственности эксплуатанта воздушного судна	13
Список документов, которые должны быть в наличии у участников договора страхования при предъявлении претензии по КАСКО воздушного судна	14
Рекомендации по взаимодействию страховых компаний при урегулировании убытка по договору перестрахования.....	16
Алгоритм действий при заявлении страхователем убытка с потенциальным регрессом.....	19
Приложение 1. Примерная должностная инструкция сотруднику Страховой компа- нии по действиям в рамках урегулирования убытка по КАСКО воздушного судна.....	20
Приложение 2. Образец письма о назначении сюрвейера.....	23
Приложение 3. Образец страхового акта	24
Приложение 4. Образец формы релиза на английском языке	25
Приложение 5. Двухязычный образец акта об урегулировании страховой претензии.....	26
Приложение 6. Некоторые определения (справочно)	27

Предисловие

Настоящие методические рекомендации разработаны Российской ассоциацией авиационных и космических страховщиков с целью систематизировать и изложить основные принципы и порядок урегулирования убытков в авиационном страховании, а также учесть правила делового оборота, принятые на международном авиационном страховом рынке, поскольку большая часть (до 80%) авиационных рисков перестраховывается именно там.

За основу методических рекомендаций были приняты методические материалы по урегулированию убытков в авиационном страховании ОСАО «Ингосстрах», поскольку именно это общество имеет большой опыт и методические наработки в этой области.

Ответственный исполнитель работы – главный специалист по урегулированию убытков РААКС – Постников Валерий Александрович. Закончил МАИ в 1965 г. Стаж работы в области авиации по специальности более 40 лет, более 15-ти лет занимался урегулированием убытков в качестве руководителя «Airclaims CIS».

В работе дается описание и пояснения главных этапов процесса урегулирования убытков, основанные на действующих документах, формулировки поэтапных шагов самого процесса урегулирования; в работе изложены главные моменты взаимодействия участников процесса урегулирования, приведены примеры документооборота в работе Страховщиков, Перестраховщиков, Страхователей; даются разъяснения по поводу различия служебного расследования, проводимого правоохранительными органами, и страхового расследования как такового.

Отдельно разъясняется роль Сюрвейера при рассмотрении заявленного события, его место в общем процессе, обоснование целесообразности привлечения его в различных случаях. Приводятся формы писем и документов, потребность в составлении которых возникает в процессе урегулирования.

Методические материалы относятся исключительно к области добровольного страхования и не затрагивают вопросы урегулирования претензий по обязательному страхованию, носят рекомендательный характер, по своему назначению служат для лучшего уяснения процесса урегулирования убытков.

Данные методические материалы рассмотрены на заседании Координационного совета, одобрены и рекомендованы для применения (протокол № 6 от 4 декабря 2013 года)

Исполнительный директор РААКС

В.Климов

Пояснительная записка

Урегулирование убытков – важнейший элемент страховой деятельности, включающий проведение комплекса мероприятий в целях выполнения Страховщиком своих обязательств перед страхователем при наступлении страхового случая.

Урегулирование убытка в авиационном страховании, как правило, начинается с получения информации из независимых источников, или от страхователя сообщения о событии с воздушным судном. Урегулирование убытка заключается в получении достоверной информации о событии, и завершается (если страховщик признал, что действительно имел место страховой случай) осуществлением страховой выплаты выгодоприобретателю.

Основанием для отказа в страховой выплате служат "особые условия страхования" или "исключения из покрытия", которые являются частью договора страхования, а также действующее законодательство РФ.

Для урегулирования убытков Страховщик может привлекать независимого посредника — сюрвейера (аджастера). Страхователь заинтересован в справедливом урегулировании убытка. Для этого он также может привлечь независимого эксперта, который будет представлять интересы страхователя во взаимоотношениях со страховой компанией и контролировать процесс урегулирования, не допуская нарушения прав страхователя.

Страхование рисков деятельности авиакомпаний (имущества и ответственности) имеет целый ряд специфических особенностей, прежде всего в силу сложности самой структуры её функционирования.

В свою очередь расследование свершившихся событий - авиационных происшествий, чрезвычайных происшествий и серьезных инцидентов (т.е. тождественно, как правило, страховых событий) приведших к нанесению вреда здоровью и жизни людей и материальным потерям, представляет собой сложную профессиональную работу.

Одновременно с расследованием события авиационными властями фактически параллельно начинается работа Страховщика по урегулированию убытка.

В этом смысле подготовка документа, обобщающего накопленный опыт, дающего возможно полную информацию о действиях и взаимодействии сторон, участвующих в процессе урегулирования убытков, представляется весьма полезной как для Страховщиков, так и для страхователей (авиакомпаний).

Общие соображения по урегулированию убытка

Несмотря на большое разнообразие возможных страховых событий в сегменте авиационного страхования и, разброса в денежном выражении ущерба и размеров возмещения, алгоритм процесса урегулирования можно представить в виде достаточно простой цепочки действий Страховщика (и его партнеров):

- получение информации (заявление Страхователя) о наступлении события, имеющего признаки страхового случая;
- расследование обстоятельств и причин события, установление соответствия выявленных причин и обстоятельств условиям страхового договора;
- оценка ущерба Страхователя и величины страховой выплаты, покрываемой условиями договора страхования;
- принятие решения о признании события страховым случаем;
- уточнение выгодоприобретателей по договору страхования, организация страховой выплаты;
- принятие решения о реализации суброгационных прав требования (при наличии таковых) и позитивного анализа перспективы их реализации;
- осуществление мониторинга технического расследования события и по получении заключительного отчета принятия возможных дополнительных действий (например, дополнительного регрессного иска).

Расследование страхового события

I Формирование решения о признании события страховым случаем

Первоначальные действия. При информации из любых источников (СМИ, интернет, ТВ) об авиационном происшествии с воздушным судном Страхователя Страховщик может предпринять действия по возможно скорейшему получению информации о характере события.

При поступлении информации от Страхователя о событии, имеющего признаки страхового случая, Страховщику целесообразно предпринять ряд незамедлительных и обязательных действий:

- уточнить у Страхователя всю известную на момент события информацию о нем, напомнив об обязанности сделать это в соответствии с Договором страхования;
- информировать о событии известных партнеров по рынку (лидирующего Страховщика, перестраховщиков, состраховщиков);
- направить Страхователю сообщение о его действиях и обязательствах по Договору страхования (если таковая направлялась Страхователю при заключении Договора), продублировать её направление с акцентом на выполнения таковых обязательств

как необходимого условия успешного урегулирования претензии и получения страхового возмещения;

- перепроверить контакты Страхователя для будущего оперативного сотрудничества (телефоны, контактные лица, e-mail и т.д.).

Стоит понимать, что, в зависимости от характера события и тяжести его последствий, руководство и персонал Страхователя может находиться в непростом (стрессовом) психологическом состоянии. Особенно при большом количестве пострадавших. Поэтому первое сообщение страхователя (авиакомпания) о событии может быть кратким и малоинформативным. В данном случае скорость предоставления информации может оказаться полезнее и важнее объема информации.

По получении от Страхователя достаточной информации о событии следует принять решение о привлечении и назначении сюрвейера. Необходимо взвесить при этом известный на момент уведомления объем, характер и/или, если возможно, ориентировочные размеры убытка.

II Некоторые соображения при назначении сюрвейера.

У ряда страховщиков в подразделении урегулирования убытков есть штатные специалисты, имеющие подготовку и знания, позволяющие воспринять, проанализировать и разобраться с информацией по убытку самостоятельно. Особенно, если обстоятельства события достаточно просты и очевидны, а у специалистов Страхователя есть понимание и опыт представления необходимой информации по убытку. Если при этом «цена» вопроса не высока и есть уверенность в успешном сотрудничестве со специалистами эксплуатанта / Страхователя, целесообразно принять решение о рассмотрении и урегулировании убытка без привлечения сюрвейера.

В любом случае Страховщику необходимо хорошо понимать, что специфика сложности технических моментов, необходимость весьма обширной эрудиции для оценки обстоятельств и причины события, характера повреждений, возможностей восстановительного ремонта и множества других аспектов рассмотрения события требует высокой инженерной квалификации и опыта. Немалый накопленный опыт показывает, что назначение сюрвейера, безусловно, полезный и экономически выгодный для Страховщика шаг при работе по урегулированию претензии на значительную сумму.

Здесь целесообразно остановиться на разьяснении определения сюрвейера, его места в процессе урегулирования убытков. В общем смысле сюрвейер это тот, кто, будучи независимым, занимается тщательным и детальным установлением фактов и обстоятельств, связанных с финансовым и/или имущественными интересами заинтересованных лиц. Институт сюрвейеров функционирует в системе товаропроизводства, внешней и внутренней торговли, транспорта и т.д.

В системе урегулирования убытков в авиационном страховании его роль также определяется (как правило, с пребыванием на месте события) необходимостью

инспектирования повреждений, оценки ремонтпригодности, застрахованного воздушного судна (его агрегатов), установления, подтверждения его полной гибели.

Важным моментом в положении сюрвейера в цепочке работы по урегулированию убытка является его независимость и недопущение конфликта интересов (т.е. сюрвейер не может работать одновременно по заданию и в интересах Страховщика и Страхователя).

Результатом выполнения работы является подробный отчет о проведенной инспекции с приложением необходимых фотографий, возможно копий документов, собранной в контакте со Страхователем информации обо всех значимых фактах, обстоятельствах рассматриваемого события. Как правило, отчет содержит собранные и проверенные данные по воздушному судну, его летной годности на момент события, данные по экипажу и/или в необходимых случаях о технических специалистах. Дается описание места события, данных по погоде, характеристиках аэродрома и т.д. В отчете подробно фиксируются объем и характер повреждений, приводится оценка (качественная и стоимостная) аварийного ремонта. Приводится рекомендация по назначению резерва возмещения. Учитывая сложный характер, необходимость обработки и представления большого количества информации зачастую Страховщику направляется предварительный, а затем окончательный отчет. В отдельных сложных случаях представляется промежуточный отчет. Коротко говоря сюрвейерский отчет должен дать Страховщику полное представление о произошедшем событии. Опытный, авиационный специалист, инженер с обширной авиационной эрудицией обязательно укажет в отчете на необходимость дополнительной материаловедческой экспертизы, возможность и перспективу реализации суброгационного права Страховщика. Не следует забывать, что в ходе рассмотрения сюрвейерского отчета у Страховщиков могут появиться дополнительные вопросы, необходимость уточнения отдельных моментов. Право заказчика-Страховщика задать сюрвейеру такие вопросы, а обязанность последнего – понятно и исчерпывающе ответить на них. Не часто, но в результате рассмотрения информации у Страховщика формируется убеждение в обоснованности отказа в выплате возмещения, непризнания события страховым случаем. И в этом случае наличие сюрвейерского отчета, а, при необходимости, приглашение сюрвейера в суд (в качестве третьего лица) способно существенно ускорить рассмотрение дела и решить его исход в справедливом, объективном ключе, с учетом позиции Страховщика.

Важно помнить, что такое назначение необходимо согласовать с лидирующим Страховщиком в случае наличия оговорки ANV41 в договоре перестрахования.

При назначении сюрвейера стоит учесть географию и удаленность его местоположения от места события. Кроме того возможно на разных этапах страхового расследования назначение дополнительного второго сюрвейера (например, местного, для сопровождения дефектации поврежденного воздушного судна или его двигателей и агрегатов на предприятии, выполняющем ремонт).

Таким образом, получив в достаточном объеме первоначальную информацию о событии, проинформировав партнеров по рынку (сострахование, перестрахование), назначив сюрвейера и получив от него подтверждение о принятии задания, можно считать, что первый необходимый этап расследования события успешно пройден.

Работа и результаты работы сюрвейера, оформленные соответствующим документом – сюрвейерским отчетом, является чаще всего главным, наиболее информативным документом для Страховщиков при принятии решения о признании события страховым случаем. В этом отчете содержится информация, идентифицирующая объект страхования, обстоятельства и причины события (установленную или наиболее вероятную). В нем же подробно фиксируется состояние поврежденного, полностью или частично разрушенного воздушного судна. Немаловажно, что в сюрвейерском отчете в качестве обязательного раздела формируется оценка ремонтпригодности воздушного судна и/или его списания, агрегатов. Более того, дается объем информации, который, как правило, позволяет Страховщикам принимать обоснованное решение по признанию события страховым случаем, либо подготовить информацию Страхователю по отказу в таком признании и, как следствие, в выплате страхового возмещения.

III Официальное расследование события авиационными властями

В Российской Федерации сложилась и более 20 лет действует законодательно утвержденная и подкреплённая подзаконными актами система, при которой расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами возглавляет и проводит Межгосударственный Авиационный Комитет с привлечением представителей Росавиации, разработчиков / исследователей авиатехники, эксплуатантов.

Работа комиссии по расследованию МАК носит конфиденциальный характер и руководители комиссии не вправе предавать огласке полученные в процессе расследования конкретного события сведения.

В соответствии с ПРАПИ-98 целями расследования авиационного происшествия являются установление причин этого происшествия и принятие мер по их предотвращению в будущем. Данное Положение не предусматривает передачу информации какой-либо Страховщику воздушного судна.

Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента. ПРАПИ также предусматривает, что «любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, проводится отдельно от расследования, выполняемого в соответствии с настоящими Правилами», и что «процесс расследования не предполагает отстаивания или защиты интересов участвующих сторон».

Тем не менее, не следует понимать требование конфиденциальности абсолютно. Оно относится к процессу анализа, формулированию выводов и заключения по событию с точки зрения действия (эффективности функционирования) **системы обеспечения безопасности полетов.**

IV Получение дополнительной информации для Страховщика:

(1) Участие в работе комиссии представителей эксплуатанта (как правило, Страхователя) дает возможность получить необходимую объективную информацию либо

непосредственно от Страхователя, либо через работающего по назначению Страховщика сюрвейера.

(2) Имеется возможность получения дополнительной информации (сведений) через Независимое общество расследователей авиационных происшествий (ОРАП) в соответствии с действующим соглашением о сотрудничестве РААКС и ОРАП от 26 апреля 2012 года.

Привлечение Общества к выполнению работы по экспертной оценке материалов расследования авиационного события, уголовного или административного дела в в связи с авиационным происшествием или инцидентом, проводится на основании договора между ОРАП и страховой компанией.

V Прокуратура

В связи с тем, что деятельность авиационной системы имеет обширную правовую и специальную регламентирующую базу (от Воздушного Кодекса РФ до норм и правил производства, эксплуатации, ремонта и обслуживания воздушного судна), по действующему законодательству нарушения этих правил в случае ущерба здоровью, жизни людей, а также материального ущерба влечет наказание по уголовному законодательству. В силу этого обстоятельства органами Прокуратуры ведется свое расследование с целью установления лиц, виновных в нарушении норм и правил, обеспечивающих безопасность полетов, с целью привлечения их к ответственности в соответствии с законом.

В подавляющем большинстве событий с тяжелыми последствиями (пострадавшие и жертвы как следствия события) Прокуратура принимает решение о возбуждении дела по факту события.

Её представители ведут свою работу с осмотра и обследования места события до получения окончательного отчета о его расследовании. Как правило, по его получении Прокуратура назначает независимую экспертизу для формулирования ответов на вопросы ответственности и виновности конкретных должностных лиц и принимает дальнейшие правовые решения.

Таким образом можно констатировать, что по меньшей мере три стороны (две государственного уровня и одна коммерческая) ведут работу по последствиям одного и того же события, проводя собственное расследование. При этом цели их работы принципиально различны, хотя во многом (но далеко не во всем!) объективно базируются на одной и той же информации. Очевидно, что выполнение обязательств по договору страхования, выплата возмещения, справедливое и разумно своевременное урегулирование убытка является задачей только одного из них – Страховщика.

VI Страховщик

Основным этапом страхового расследования является получение и тщательный анализ информации от собственных штатных сотрудников Страховщика. Она является весьма важной и ответственной и требует тщательного и скрупулезного подхода.

Стоит начать с соотнесения общих положений условий Договора страхования с данными, полученными на момент наступления события. Убедиться в наличии рассматриваемого воздушного судна в перечне застрахованных по договору. Важно уточнить вид полета (транспортный, тренировочный, демонстрационный, перегон...) и отсутствие разночтений по этому поводу с условиями страхования. Не нарушены ли лимиты по географии полетов в анализируемом полете. Если в условиях страхования были оговорены любые другие ограничения, следует убедиться, что в анализируемом случае эти ограничения не нарушены.

Рассматривая обстоятельства и причины события, следует особенно тщательно рассмотреть отсутствие признаков попытки страхового мошенничества (заметим, в авиационном страховании крайне маловероятное и редкое) или преднамеренности в действиях персонала Страхователя в причинно-следственной связи таких действий с наступившими последствиями.

Не меньшее внимание следует уделить деяниям (действиям / бездействию) третьих лиц, если они фигурируют в имеющихся данных в причинной связи с событием и его последствиями. Именно здесь может оказаться потенциал регрессного иска.

При оценке установленных обстоятельств и причин следует особое внимание уделить их случайному, разовому характеру. Если в причинах фигурируют действия персонала Страхователя, следует попытаться уяснить ошибочность восприятия, оценок, действий, т.к. именно это является основным моментом принятия решения о признании события страховым случаем.

В случаях повреждений двигателей воздушного судна (попадание постороннего предмета, птицы) особое внимание следует уделить описанному характеру повреждений, фиксацией времени повреждения, оформлению события в соответствии с принятыми нормами и правилами расследования. При сомнениях в случайном характере события следует рассмотреть необходимость дополнительных исследований. Последнее положение, наиболее актуальное для случаев повреждения двигателей, имеет и более общий характер. В случаях повреждений агрегатов и сомнениях в их разовом, случайном характере проведение материаловедческой экспертизы может изменить взгляд на судьбу иска о признании события страховым случаем и реализации суброгационных требований.

Здесь не уделяется большого внимания возможным повреждениям или даже гибели застрахованного воздушного судна как следствие террористического акта или боевого поражения. Как правило, эти аспекты исследуются спецслужбами достаточно быстро и эффективно, и необходимость дополнительных исследований на практике встречается крайней редко.

Конечно, вряд ли можно описать все многообразие причин и дать исчерпывающие рекомендации на каждый рассматриваемый случай. Однако, общий принцип понятен.

Страховщик, проводя свое собственное страховое расследование, не подменяет техническое расследование, проводимое авиационными властями, а решает, насколько полученные факты и общая информация соответствует условиям договора страхования.

VII Отказ в выплате страхового возмещения

При рассмотрении конкретного события в качестве страхового, не следует исключать радикально альтернативного решения – отказа Страховщика в выплате страхового возмещения.

Основанием для такого исхода рассмотрения убытка является объективно имеющееся разнообразие обстоятельств, причин и других аспектов событий. Правовое обеспечение такой возможности отражено в Гражданском Кодексе РФ, Договоре и Правилах страхования, которые юридически и фактически являются неотъемлемой частью последнего.

Главное требование к принятию решения об отказе в выплате – обоснованность, как с точки зрения существа дела, так и юридического обеспечения.

Обычно основные «исключения», т.е. основания для отказа в выплате прописаны в Правилах страхования (см., например, IV главу Типовых правил страхования).

Стоит добавить, что отказ в выплате страхового возмещения может иметь и финансовые, и репутационные последствия для Страховщиков. Поэтому такое решение должно быть выверено со всех точек зрения и максимально подробно разъяснено Страхователю.

Действия Страхователя при наступлении события, имеющего признаки страхового случая (полис страхования КАСКО воздушного судна)

1. Немедленно принять меры к уменьшению убытков, связанных с происшествием. На данном этапе Страхователь должен действовать так, как если бы воздушное судно не было застраховано.

2. Незамедлительно информировать страховщика об авиационном происшествии и предоставить всю имеющуюся на момент уведомления информацию о происшествии и повреждениях воздушного судна:

- воздушное судно (тип и регистрационный номер);
- наименование эксплуатанта;
- дата и место происшествия;
- обстоятельства происшествия;
- описание повреждений;
- текущее местонахождение воздушного судна;
- контактное лицо Страхователя в центральном офисе и на месте происшествия;
- фотографии повреждений;

- предполагаемая схема ремонта повреждений воздушного судна.

- адреса для уведомлений: [контактная информация представителя Страховщика]

Необходимо учитывать, что данный список базовой информации не является полным и в зависимости от специфики каждого конкретного случая может дополняться.

Незамедлительное информирование Страховщика об убытке – обязанность Страхователя, предусмотренная условиями (правилами) страхования. Задержка в уведомлении о происшествии может иметь очень серьезные последствия в части страхового покрытия.

Даже в случае наличия предварительной оценки расходов на восстановительный ремонт воздушного судна в сумме, не превышающей размера франшизы, рекомендуется направлять уведомление о происшествии, поскольку в дальнейшем фактические расходы на ремонт могут превысить франшизу (например, при обнаружении скрытых повреждений), а неуведомление Страховщика о происшествии является нарушением условий страхования, которое может привести к отказу в выплате страхового возмещения. Помимо Страховщика уведомление о происшествии направляется также иным заинтересованным сторонам (собственнику воздушного судна, выгодоприобретателю и т.д.).

Предоставление максимально полной первичной информации о происшествии, включая обстоятельства происшествия и объем полученных воздушным судном повреждений, позволит Страховщику оперативно принять решение о необходимости привлечения сюрвейера.

3. Не производить никаких действий по разборке или ремонту поврежденного воздушного судна без предварительного согласования со Страховщиком, если только это не требуется в интересах безопасности, предотвращения дальнейших повреждений или для выполнения требования авиационных властей.

Любые компоненты, которые могут иметь отношение к причине происшествия должны сохраняться для возможной дальнейшей передачи Страховщику / независимому эксперту (сюрвейеру) в целях проведения лабораторных экспертиз, исследований и т.д.

4. Оказывать привлеченному Страховщиком сюрвейеру содействие в организации осмотра поврежденного воздушного судна и/или его агрегатов (получение разрешений и допусков для проведения сюрвейерского осмотра), а также в сборе необходимой информации, относящейся к происшествию и повреждениям воздушного судна и/или его агрегатов.

5. Согласовывать со Страховщиком и/или привлеченными им экспертами план аварийного ремонта и смету расходов.

Следует иметь в виду, что условиями страхования предусмотрено возмещение расходов на аварийный ремонт, произведенный наиболее экономичным образом.

Перелет (аварийный) поврежденного воздушного судна к месту проведения ремонта должен быть осуществлен только в отсутствие иных (целесообразных) схем ремонта и разрешен соответствующими авиационными властями, а также заявлен и согласован со Страховщиком во избежание проблем со страховым покрытием в случае получения воздушным судном дополнительных повреждений при аварийном перелете.

6. Принять меры к сбору и передаче Страховщику и привлеченным им экспертам всех необходимых документов по страховому случаю, которые являются основанием для формирования Заявления на выплату страхового возмещения, в том числе документов, необходимых для обеспечения права требования к виновной стороне.

Действия Страхователя при наступлении событий, имеющих признаки страховых случаев (полис страхования ответственности владельца воздушного судна)

1. Немедленно принять меры к уменьшению убытков, связанных с происшествием. На данном этапе Страхователь должен действовать так, как если бы его ответственность перед пассажирами, грузоотправителями и третьими лицами не была застрахована.

2. Незамедлительно информировать страховщика об авиационном происшествии и предоставить всю имеющуюся на момент уведомления информацию о происшествии и причинении вреда пассажирам / третьим лицам, ущерба багажу пассажиров, имуществу грузоотправителя / третьих лиц.

3. Действия Страхователя и Страховщика для компенсации вреда здоровью и жизни пассажирам при обязательном страховании ответственности авиаперевозчика регламентируются № 67 ФЗ и соответствующими положениями, утвержденными Правительством РФ.

Примечание - после ратификации Россией Монреальской Конвенции (1999 года) могут быть введены другие правила компенсации пострадавшим пассажирам.

4. Оказывать привлеченным Страховщиком адвокатам содействие в организации взаимодействия со стороной, здоровью которой причинен вред и/или имуществу которой нанесен ущерб, а также в сборе необходимой информации для анализа обстоятельств причинения вреда/ущерба, определения степени вины Страхователя и урегулирования претензии по ответственности.

Страхователь обязан незамедлительно информировать Страховщика в случае направления в его адрес официальной претензии и/или искового заявления от потерпевшей стороны

5. Согласовывать со Страховщиком и привлеченными им экспертами всех действий по урегулированию претензии по ответственности.

6. Принять меры к сбору и передаче Страховщику и привлеченным им экспертам всех необходимых документов по страховому случаю, которые являются основанием для

формирования Заявления на выплату страхового возмещения, в том числе документов, необходимых для обеспечения права требования к виновной стороне.

Список документов, которые должны быть в наличии у участников договора страхования при предъявлении претензии по КАСКО воздушного судна

1. Информация об эксплуатанте воздушного судна.

При работе со сторонними организациями, предоставляющими услуги по эксплуатации воздушного судна, должны быть в наличии следующие документы:

- сертификат эксплуатанта (действующий и содержащий допуск к эксплуатации воздушных судов требуемого типа);
- договор страхования гражданской ответственности перед третьими лицами в отношении воздушного судна, передаваемого в эксплуатацию;
- договор о передаче воздушного судна эксплуатанту с указанием прав, обязанностей и порядка определения ответственности сторон.

2. Информация о собственнике воздушного судна и иных компаниях, имеющих интерес в воздушном судне:

- наименование, юридический и фактический адреса, контактное лицо в компании-собственнике воздушного судна и иных компаниях, имеющих интерес в воздушном судне;
- соответствующие договоры в отношении воздушного судна.

3. Информация по воздушному судну:

- сертификат летной годности;
- сертификат регистрации;
- сертификат допуска к эксплуатации;
- информация по налету (часы / посадки);
- информация по тех. обслуживанию (check A,B,C,D, special);
- информация по двигателям / воздушным винтам – собственник, тип, модель, серийный (заводской) номер, наработка СНЭ, ППР, межремонтный ресурс (часы, циклы, годы), дата последнего тех. обслуживания / ремонта и его причина.

4. Информация по экипажу:

- состав экипажа (ФИО, должность);
- дата рождения;
- действующее свидетельство/лицензия пилота/бортинженера и т.д. (включая страницы с указанием типа свидетельства и допуска к определенным типам воздушных судов);
- действующее медицинское свидетельство;
- налет пилотов, включая налет на определенном типе воздушного судна.

5. Информация по происшествию:

а. Информация при уведомлении о происшествии:

- номер рейса и его цель (пассажирский, грузовой, технический и т.д.);
- аэропорт отправления и прибытия;
- место происшествия (координаты);
- дата и время происшествия (UTC);
- воздушное судно (тип и регистрационный номер);
- обстоятельства происшествия (информация/доклад о происшествии от эксплуатанта);
- качественные фотографии и (при наличии) описание повреждений воздушного судна (технический акт осмотра воздушного судна), а также фотографии повреждений имущества третьих лиц;
- текущее местонахождение воздушного судна;
- контактное лицо Страхователя / Эксплуатанта в центральном офисе и на месте происшествия.

б. Информация, запрашиваемая при рассмотрении страховой претензии:

- задание на полет;
- метеоданные по маршруту полета;
- информация по массе и центровке воздушного судна;
- докладные записки членов экипажа о происшествии;
- отчет авиационных властей по расследованию причин происшествия (в случае сложного длительного расследования - предварительное заключение, информация уполномоченного органа);
- первая и последние три страницы формуляра по планеру и двигателю (должны содержать информацию о последнем тех. обслуживании);
- последние 5 страниц бортового журнала, включая страницу с записью о происшествии;

- в случае повреждения двигателей – отчет по бороскопической инспекции (после происшествия и последней перед происшествием);
- предполагаемая схема ремонта повреждений воздушного судна;
- документы, обосновывающие расходы по устранению повреждений, полученных в результате происшествия с воздушным судном.

Рекомендации по взаимодействию страховых компаний при урегулировании убытка по договору перестрахования

1. Принципы урегулирования убытка лидирующим перестраховщиком

1. Объективность расследования;
2. Привлечение независимых экспертов;
3. Следование условиям договора перестрахования с учетом практики делового оборота рынка авиационного страхования;
4. Ориентированность на максимально возможное уменьшение убытка:
 - использование оптимальных (с учетом параметров иска) вариантов ремонта воздушного судна на основе опыта и системы проработанных контактов Лидирующего Перестраховщика;
 - подбор нескольких котировок на ремонт и их последующий сравнительный анализ с точки зрения соотношения: стоимость ремонта - качество ремонта – гарантия ремонтного предприятия;
 - комплексный анализ обстоятельств происшествия с целью установления наиболее вероятной причины происшествия.
5. Повышенное внимание к крупным и сложным убыткам. В рамках реализации данного принципа ведется работа по созданию системы предупреждения увеличения сложности убытка и его размера, включая комплекс следующих мер:
 - проведения (при необходимости) материаловедческого анализа поврежденных деталей, химического анализа горючесмазочных материалов и т.д.;
 - анализ документации по эксплуатации воздушного судна (снятие копий и изучение бортовых журналов, формуляров двигателей и т.д.);
 - использование комбинированных схем работы сюрвейеров: привлечение локальных сюрвейеров для проведения осмотра судна на месте происшествия и привлечение дополнительных (российских и иных)

сюрвейеров для работы по убытку на стадии расследования причины повреждения воздушного судна и проведения его ремонта;

- работа по выявлению мошенничества.

6. Обеспечение возможности реализации суброгационных требований. Работа по выявлению возможности, обеспечению максимально возможных шансов успешной реализации и дальнейшее продвижение суброгационных требований на всех стадиях рассмотрения и урегулирования убытка.

7. Обеспечение реализации годных остатков / оборудования воздушного судна и/или вычета их стоимости из суммы страхового возмещения.

II. Обмен информацией

Лидирующий перестраховщик осуществляет отправку Оригинальному Страховщику следующих документов:

1. Уведомление о принятом решении в части привлечения экспертов (сюрвейеры, адвокаты и т.д.) для расследования авиационного происшествия и урегулирования претензий по ответственности;

2. Инструкции для Страхователя (включая проекты соответствующих писем) – на всех этапах рассмотрения убытка;

3. Информация о формировании / изменении резерва по убытку;

4. Информация о принятом решении по квалификации случая страховым с приложением обосновывающих решение документов (сюрвейерский отчет и т.д.);

5. Информация о принятом решении в части размера суммы возмещаемых расходов Страхователя с приложением обосновывающих сумму документов:

- сюрвейерский отчет;
- заявление Страхователя на выплату страхового возмещения;
- расчет суммы страхового возмещения;
- проект акта урегулирования претензии по договору страхования;
- проект акта урегулирования претензии по договору перестрахования.

6. Информация по реализации спасенного имущества / годных остатков;

7. Решение о реализации суброгационного права.

По решению сторон (Лидирующий Перестраховщик – Оригинальный страховщик) может быть согласована схема взаимодействия напрямую Лидирующего Перестраховщика и Страхователя.

Оригинальный страховщик осуществляет отправку Лидирующему Перестраховщику следующих информационных блоков:

1. При получении Оригинальным страховщиком извещения об убытке от Страхователя незамедлительно (но не позднее сроков, предусмотренных Договором перестрахования) информировать Лидирующего перестраховщика об авиационном

происшествия и предоставить всю имеющуюся на момент уведомления информацию о происшествии и повреждениях воздушного судна.

Незамедлительное информирование Лидирующего перестраховщика об убытке – обязанность Оригинального страховщика, предусмотренная условиями Договора перестрахования. Необоснованная задержка в уведомлении о происшествии может иметь очень серьезные последствия в части перестраховочного покрытия, поскольку может привести к невозможности проведения Лидирующим перестраховщиком полноценного страхового расследования.

2. При получении Оригинальным страховщиком любой информации / документов от Страхователя в процессе рассмотрения убытка незамедлительно передать предусмотренным Договором перестрахования способом данную информацию.

При заключении Договора Перестрахования на базе оригинального договора страхования при наличии в Договоре перестрахования AVN41 или иных условий, определяющих следование Оригинальным страховщиком инструкциям и решениям Лидирующего Перестраховщика, Оригинальный Страховщик обязан:

- не производить никаких действий по прямому и/или косвенному подтверждению нахождения на риске / покрытию рисков без соответствующего согласования Лидирующего Перестраховщика;
- не производить никаких действий по подтверждению/согласованию разборки, ремонта или иных действий в отношении поврежденного воздушного судна без соответствующих инструкций/предварительного согласования с Лидирующим Перестраховщиком;
- не производить раскрытие в любой форме любой информации в отношении убытка без соответствующего согласования Лидирующего Перестраховщика.

3. При урегулировании убытка Оригинальный страховщик обеспечивает получение от Страхователя следующих документов для дальнейшей передачи Лидирующему Перестраховщику в рамках урегулирования убытка по Договору перестрахования:

- подписанного акта урегулирования претензии по договору страхования;
- письма от выгодоприобретателей и дополнительных страхователей;
- суброгационной формы;
- согласие Страхователя на выпуск пресс-релиза в отношении урегулированного убытка;
- решение Страхователя и Оригинального страховщика об участии в реализации регрессного иска.

Все платежные операции между Оригинальным Страховщиком и Лидирующим Перестраховщиком осуществляются в соответствии с порядком, предусмотренным условиями Договора перестрахования.

Алгоритм действий при заявлении страхователем убытка с потенциальным регрессом

После получения от Страхователя уведомления об убытке с потенциальным регрессом (например, повреждение воздушного судна наземным транспортом на территории аэропорта, попадание птицы в двигатель на взлете воздушного судна, попадание постороннего предмета с взлетно-посадочной полосы) :

- рекомендовать страхователю незамедлительно направить в адрес потенциально виновной стороны письмо с уведомлением о возможном иске;
- при проведении осмотра повреждений воздушного судна и фиксации объема полученных повреждений привлечь представителей потенциально виновной стороны;
- расследование авиационного происшествия должно быть проведено с участием представителей потенциально виновной стороны;
- в ситуации, когда происшествие признается страховым случаем по полису страхования КАСКО, при урегулировании претензии Страхователя по полису оформить страховой акт с пунктом в части передачи после выплаты возмещения права требования к третьим лицам, которые могут быть признаны виновными в происшествии, страховщику;

На основе документов по происшествию, в результате которого застрахованное воздушное судно получило повреждения, провести анализ перспектив реализации права требования к третьим лицам:

- оценить степень ответственности авиакомпании в происшествии;
- проанализировать достаточность доказательств ответственности третьей стороны;
- оценить шансы успешной реализации регрессного иска;
- сопоставить затраты на реализацию права требования к третьим лицам с суммой, которая наиболее вероятно может быть истребована в порядке суброгации с виновной стороны.

В ситуации, когда реализация права требования к третьим лицам экономически целесообразна, приступить к подготовке претензии / искового заявления в адрес виновной стороны:

- определить состав участников регрессного иска (собирается ли авиакомпания участвовать в реализации права требования к третьей виновной стороне на сумму не возмещенных страховой компанией расходов, собираются ли перестраховщики страховой компании требовать возмещение сумм в порядке суброгации и т.д.);
- подготовить необходимый пакет документов в обоснование суммы претензии;
- в случае принятия решения о привлечении сторонних адвокатов, проанализировать кандидатуры адвокатов с точки зрения опыта работы над такого рода делами и стоимости оказываемых услуг.

Приложение 1. Примерная должностная инструкция сотруднику Страховой компании по действиям в рамках урегулирования убытка по КАСКО воздушного судна

I. Извещение об убытке

1. Внимательно изучить полученную информацию, проверить ее полноту по базовым параметрам:

- воздушное судно (тип и регистрационный номер);
- наименование эксплуатанта;
- дата и место происшествия;
- обстоятельства происшествия;
- описание повреждений;
- текущее местонахождение воздушного судна;
- контактные лица Страхователя в центральном офисе и на месте происшествия.

2. Проверить базовые условия покрытия поврежденного воздушного судна договором страхования (полис + все аддендумы к нему)

- по бортовому номеру или иным параметрам отобрать по Базе требуемый договор страхования;

- проверить, попадает ли дата события в период действия договора страхования;

- соответствует ли территория убытка территории покрытия;

- проверить, какие именно риски застрахованы (военные, полетные/наземные и т.д.) и попадает ли событие под покрытие на основании первичной информации;

3. Направить куратору Подразделения андеррайтинга запрос на наличие ДЗ/ПДЗ по договору страхования и действию покрытия на дату события в отношении поврежденного борта

4. Подготовить рекомендации по:

- необходимости привлечения сюрвейера;

- компаниям, которые можно привлечь, исходя из доступной информации (близость офиса сюрвейера к месту происшествия или месту ремонта ВС, работа с данным клиентам по предыдущим убыткам и т.д.).

II. Координация действий сторон при назначении сюрвейера (для прямого договора страхования и договора входящего перестрахования с контролем Страховой Компании за ведением убытка [AVN41])

1. Направить письмо-назначение сюрвейеру, сообщив всю имеющуюся информацию по убытку, приложив предоставленные страхователем первичные документы и указав контактные данные представителя страхователя.

- письмо-назначение должно содержать, при необходимости, расширенные инструкции сюрвейеру;

- информировать сюрвейера о формате ведения переписки и раскрытия информации по убытку.

2. После получения подтверждения от сюрвейера о готовности работать по назначению подготовить письмо Страхователю:

- с информацией о назначенном сюрвейере;

- с запросом на предоставление недостающей первичной информации;

- с информацией о допущенных нарушениях условий договора страхования и последствиях таких нарушений

- рекомендациями по действиям страхователя при убытке КАСКО;

- просьбой оказывать привлеченному сюрвейеру содействие при работе по убытку.

3. Информировать заинтересованные стороны (оригинальный страховщик, состраховщик, брокеры и т.д.) о принятых мерах в рамках рассмотрения убытка (информация по назначенному сюрвейеру, инструкциях страхователю и прочей существенной информации);

4. Зарегистрировать убыток в Базе¹ и сделать запись в журнале убытков. Если первичное уведомление содержит информацию о предварительной оценке размера убытка, проставить в Базу Резерва заявленных убытков (РЗУ) по убытку;

5. При убытке, размер которого потенциально может превысить размер Кассового убытка согласно Договору исходящего перестрахования рисков авиакаско, направить информационное письмо в Подразделение исходящего перестрахования.

III. Рассмотрение убытка

1. Внимательно изучить сюрвейерский отчет и предоставленные страхователем документы по убытку;

2. При необходимости направить сюрвейеру запрос на уточнение деталей;

3. Проставить/изменить в Базе:

- резерв;

- экспертную оценку;

- прогноз;

4. Для убытков по договору сострахования / входящего перестрахования информировать участников о резерве по убытку;

5. Оплатить счет сюрвейера за оказанные услуги.

¹ В большинстве страховых компаний наличествует внутренняя локальная электронная база данных по рассмотрению и ведению случаев урегулирования убытков. Доступ к ней, как правило, имеется у подразделения андеррайтинга, юридического отдела и у финансового подразделения.

IV. Урегулирование убытка

1. Подготовить файл для согласования с Руководством оперативного подразделения предложения по урегулированию убытка:

- от сюрвейера и иных привлекавшихся экспертов должны быть получены ответы на все промежуточные запросы в рамках рассмотрения убытка;

- в файле убытка должны быть все необходимые документы (в т.ч. оригиналы / заверенные копии), обосновывающие причину происшествия и размер понесенных страхователем расходов.

2. После получения согласования на всех необходимых уровнях решения Страховой компании по убытку готовится письмо страхователю с решением по убытку, расчетом суммы страхового возмещения и проектом страхового акта.

3. Направить в Подразделение Андеррайтинга запрос о наличии дебиторской \ просроченной задолженности (ДЗ / ПДЗ) по договору страхования, в рамках которого готовится выплата, и по клиенту в целом. При наличии ДЗ/ПДЗ согласовать порядок дальнейших действий с Подразделением Андеррайтинга (может быть принято решение о зачета ДЗ против убытка и т.д.)

4. После получения от страхователя подписанного страхового акта и писем от выгодоприобретателей, дополнительных страхователей подготовить пакет документов на оплату убытка.

5. Информировать Подразделение исходящего перестрахования рисков авиакаско об оплате убытка.

6. Подготовить пресс-релиз по выплате:

- согласовать текст с Подразделением по связям с общественностью;

- получить разрешение на публикацию информации от страхователя;

- согласовать текст пресс-релиза со страхователем.

7. Внести информацию в Базу и закрыть файл.

Facsimile transmission

DATE:

TO:

FAX:

FROM:

This transmission consists of pages (incl. this front sheet)

Наша ссылка:

Уважаемый NNN!

Нами была получена информация о повреждениях [характер повреждения] судна [тип воздушного судна, регистрационный номер] [авиакомпания] в [место происшествия] [дата происшествия]. Данное воздушное судно застраховано в _____ по полису № XXXX.

В этой связи просим Вас провести сюрвейерский осмотр и предоставить отчет по анализу происшествия, освещающий следующие аспекты:

- 1) описание характера и объема полученных воздушным судном повреждений;
- 2) анализ расшифровки данных средств объективного контроля (при наличии);
- 3) анализ заключения комиссии компетентного органа по расследованию происшествия или авиационных властей по месту происшествия / месту регистрации воздушного судна;
- 4) анализ причин происшествия, включая влияние метеорологических условий;
- прилегающей местности (в т.ч. данные по орнитологической обстановке вблизи аэропорта);
- действий членов экипажа;
- действий / бездействия третьих лиц.

При необходимости – получение данных материаловедческой экспертизы деталей поврежденных агрегатов;

- 5) проверка документов по воздушному судну;
- 6) рекомендации по схемам и вариантам для проведения ремонта, а также стоимости ремонта;
- 7) первичный анализ возможности реализации регрессного иска.

Настоящим просим предоставлять в приложении к отчету копии соответствующих документов по расследованию происшествия и по воздушному судну.

Оплату гарантируем.

В приложении направляем вам копию уведомления страхователя о происшествии и копию полиса № XXXX.

Просим подтвердить назначение.

СТРАХОВОЙ АКТ

г. Москва _____

_____ (Страхователь) в лице _____, действующего на основании Устава, с одной стороны, и _____ (Страховщик) в лице _____, действующего на основании доверенности № _____ от _____, с другой стороны, подписали настоящий Акт о нижеследующем.

1. [КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ И ИТОГОВ РАССЛЕДОВАНИЯ ЕГО ПРИЧИН].

Воздушное судно _____ застраховано в _____ по договору страхования № _____ от _____.

2. Принимая во внимание имеющиеся документы, а именно:

- а) Заявление Страхователя об убытке № _____ от _____;
- б) Договор страхования № _____ от _____;
- в) Сюрвейерский отчет компании _____ от _____;
- г)

Страховщик признает данное происшествие как страховой случай и обязуется выплатить Страхователю возмещение в размере _____, исходя из следующего:

- а) Сумма возмещаемых расходов страхователя _____ на восстановительный ремонт: _____;
- б) Франшиза по договору: _____.

Подписывая настоящий «Страховой Акт»,

3. _____ подтверждает, что оно признает выплату страхового возмещения, указанного в пункте 2 настоящего «Страхового Акта», как полное исполнение _____ (Страховая компания) своих обязательств по данному убытку.

4. _____ обязуется после получения возмещения в дальнейшем не предъявлять _____ (Страховая компания) каких-либо денежных или иных требований в отношении вышеуказанного случая с _____.

5. При условии осуществления Страховщиком полной и окончательной выплаты страхового возмещения в размере _____ долл. США _____ от своего имени и от имени всех заинтересованных сторон согласно полису № _____ или иначе настоящим навсегда освобождает Страховщика, его сотрудников, агентов, правопреемников и Перестраховщиков от любых дальнейших претензий любого характера, касающихся повреждений, полученных _____.

6. При наличии других сторон, имеющих интерес в самолете _____, _____ (Страхователь) обязуется перечислить суммы, причитающиеся таким получателям, из суммы полного и окончательного страхового возмещения согласно пункту 2 Страхового Акта.

7. Страхователь настоящим подтверждает от своего имени и от имени других лиц, которые могут иметь интерес в данном убытке, что все права требования к третьим лицам, которые могут быть ответственными за данное происшествие, переданы в порядке суброгации _____ (Страховая компания).

8. Настоящим сторонами согласовано, что страховое возмещение по случаю _____ подлежит выплате _____ согласно банковским реквизитам ниже:

Подписи сторон

(Страхователь)

(Страховая компания)

Приложение 4. Образец формы релиза на английском языке

FORM OF RELEASE AND DISCHARGE											
1. INSURANCE CONTRACT DETAILS											
POLICY:											
PERIOD											
OF REINSURANCE:											
INSURER:											
REINSURER:											
INSURED:											
2. AIRCRAFT											
TYPE:											
REGISTRATION:											
3. INCIDENT											
INCIDENT											
LOCATION:											
INCIDENT DATE:											
4. RELEASE AND DISCHARGE											
<p>In Consideration of payment made by the Insurer and the Reinsurer described herein as directed in Section 5 the Insured for itself and on behalf of all interests in respect of Aircraft whether under the Policy or otherwise hereby agrees to accept as full and final satisfaction and settlement of claims which may be made in respect of damage sustained by the Aircraft in the Incident whether under policy № _____ or otherwise, the sum of USD _____ [_____ United States dollars] ("Final Net Amount") calculated and payable as follows:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 70%;">Hull claim, gross amount</td> <td style="text-align: right;">USD _____</td> </tr> <tr> <td>Salvage value</td> <td style="text-align: right;">USD _____</td> </tr> <tr> <td>Hull claim net amount per 100%, Final Net Amount</td> <td style="text-align: right;">USD _____</td> </tr> <tr> <td>Final Net Amount per _____ Insurance Company, Ltd. share, NN%</td> <td style="text-align: right;">USD _____</td> </tr> <tr> <td>Final Net Amount per _____ Insurance Company Ltd. share, NN%</td> <td style="text-align: right;">USD _____</td> </tr> </table> <p>In consideration of payment of the Final Net Amount as agreed and directed in section 5, the Insured for itself and on behalf of all interests in respect of Aircraft whether under the Policy or otherwise discharges and forever releases the Insurer, Reinsurer, their employees, agents and assignees from and against all further claims of whatsoever nature and howsoever arising from or related to the damage sustained by the Aircraft in the Incident pursuant to or in connection with the Insurance effected under the Policy.</p>		Hull claim, gross amount	USD _____	Salvage value	USD _____	Hull claim net amount per 100%, Final Net Amount	USD _____	Final Net Amount per _____ Insurance Company, Ltd. share, NN%	USD _____	Final Net Amount per _____ Insurance Company Ltd. share, NN%	USD _____
Hull claim, gross amount	USD _____										
Salvage value	USD _____										
Hull claim net amount per 100%, Final Net Amount	USD _____										
Final Net Amount per _____ Insurance Company, Ltd. share, NN%	USD _____										
Final Net Amount per _____ Insurance Company Ltd. share, NN%	USD _____										
5. PAYMENT											
<p>The Insured hereby authorises, requests and empowers the Insurer and the Reinsurer to pay the Final Net Amount accepted in full and final satisfaction and settlement as follows:</p> <p>Payee: _____ Final Net Amount: _____ USD _____</p>											
BANK DETAILS											
6. WARRANTY											
<p>_____ (the Insured) hereby warrants that it was on _____ (DOL) the operator of the Aircraft free and clear from all liens, charges and encumbrances, save for the interests of parties indicated in section Interest of this Form of Release and Discharge and it undertakes that once it has received the Final Net Amount it will indemnify and hold harmless Insurers, Reinsurers, their employees, agents and assignees from and against any claims whatsoever including but not limited to any claims made by or on behalf of parties indicated in section Interest of this Form of Release or any other party with an interest in the Final Net Amount.</p> <p>_____ (the Insurer) undertakes and warrants that once the Reinsurer has paid settlement their share of the Final Net Amount being USD _____ it will indemnify and hold harmless the Reinsurer, their employees, agents and assignees from and against any and all further claims which may be made under the Policy including but not limited to any claims or demands brought by any of parties indicated in section Interest of this Form of Release and Discharge or from the Insured.</p>											

Приложение 5. Двухязычный образец акта об урегулировании страховой претензии

FORM OF RELEASE AND DISCHARGE		АКТ ОБ УРЕГУЛИРОВАНИИ СТРАХОВОЙ ПРЕТЕНЗИИ	
1. INSURANCE CONTRACT DETAILS		1. ДЕТАЛИ СТРАХОВОГО ДОГОВОРА	
POLICY:		ДОГОВОР:	
PERIOD OF INSURANCE:		СРОК ДЕЙСТВИЯ:	
INSURERS:		СТРАХОВЩИК:	
INSURED:		СТРАХОВАТЕЛЬ:	
ADDITIONAL INSUREDS:		ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СТРАХОВАТЕЛИ:	
2. AIRCRAFT		2. САМОЛЕТ	
TYPE:		ТИП ВС:	
SERIAL NUMBER:		ЗАВОДСКОЙ НОМЕР:	
REGISTRATION:		БОРТОВОЙ НОМЕР:	
3. ACCIDENT		3. СОБЫТИЕ	
LOCATION:		МЕСТО СОБЫТИЯ:	
DATE:		ДАТА СОБЫТИЯ:	
CIRCUMSTANCES:		ОБСТОЯТЕЛЬСТВА:	
4. RELEASE AND DISCHARGE		4. СОГЛАШЕНИЕ	
<p>In Consideration of the payment made by Insurers described herein _____ (the Insured) for itself and for and on behalf of all interests under the Policy, hereby agrees to accept in full and final satisfaction and settlement of all claims which may be made in respect of the Accident, whether under the Policy № _____ or otherwise, the sum of US\$_____ (_____ United States Dollars) ("Final Net Amount").</p> <p>In consideration of payment of the Final Net Amount _____ (the Insured) for itself and for and on behalf of all interests under the Policy hereby discharges and forever releases Insurers, their employees, agents and assignees from and against all further claims of whatsoever nature and howsoever arising from or related to the Accident involving the Aircraft pursuant to or in connection with the Insurance effected under the Policy № _____.</p>		<p>В случае выплаты Страховщиками страхового возмещения, указанного ниже, _____ (Страхователь) от своего имени и от имени всех заинтересованных сторон согласно Полису настоящим выражает согласие принять полную и окончательную выплату по всем претензиям, которые могут возникнуть в связи с Событием согласно Полису или иначе, в размере _____ долл. США (_____ долл. США) («Окончательная Выплата»). При условии осуществления Страховщиками Окончательной Выплаты _____ (Страхователь) от своего имени и от имени всех заинтересованных сторон согласно Полису настоящим навсегда освобождает Страховщиков, их сотрудников, агентов и правопреемников от любых дальнейших претензий любого характера, касающихся События с Воздушным Судном, в связи со Страхованием по Полису № _____.</p>	
5.PAYMENT		5.ВЫПЛАТА	
<p>The Insured and Additional Insured agree and direct that Insurers shall pay the Final Net Amount, as follows:</p>		<p>Страхователь и Дополнительный Страхователь настоящим выражают свое согласие и уполномочивают Страховщиков выплатить сумму в размере Окончательной выплаты:</p>	

Приложение 6. Некоторые определения (справочно)

1. ***Авиационное происшествие*** - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно, и в ходе которого:

а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены вследствие естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа;

Примечание. Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется как телесное повреждение со смертельным исходом.

б) воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна;

- требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением: случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, или повреждены только воздушные винты, несилловые элементы планера, обтекатели, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства или другие элементы, если эти повреждения не нарушают общей прочности конструкции, или в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; повреждений элементов несущих и рулевых винтов, втулки несущего или рулевого винта, трансмиссии, повреждений вентиляторной установки или редуктора, если эти случаи не привели к повреждениям или разрушениям силовых элементов фюзеляжа (балок); повреждений обшивки фюзеляжа (балок) без повреждения силовых элементов;

в) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Примечание. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены его официальные поиски и не было установлено местонахождение воздушного судна или его обломков. Решение о прекращении поиска гражданского воздушного судна, потерпевшего бедствие.

2. ***Авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа)*** - авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

К катастрофам относятся также случаи гибели кого-либо из лиц, находившихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна.

3. *Авиационное происшествие без человеческих жертв (авария)* - авиационное происшествие, не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

4. *Авиационный инцидент* - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, могущее оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием.

5. *Повреждение воздушного судна на земле* - событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой воздушного судна, при котором судну причинены повреждения, не нарушающие его силовые элементы и не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях.

6. *Серьезный авиационный инцидент* - авиационный инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие.

Для серьезных авиационных инцидентов характерны следующие признаки:

- выход воздушного судна за пределы ожидаемых условий эксплуатации;
- возникновение значительных вредных воздействий на экипаж или пассажиров (дыма, паров едких веществ, токсичных газов, повышенной или пониженной температуры, давления и т.п.);
- значительное снижение работоспособности членов экипажа;
- значительное повышение психофизиологической нагрузки на экипаж;
- получение серьезных телесных повреждений каким-либо лицом, находящимся на воздушном судне;
- значительное ухудшение характеристик устойчивости и управляемости, летных или прочностных характеристик;
- возникновение реальной возможности повреждения жизненно важных элементов воздушного судна в
- результате взрыва, пожара, нелокализованного разрушения двигателя, трансмиссии и т.п.;
- разрушение или рассоединение элементов управления;
- повреждение элементов воздушного судна, не относящееся к авиационному происшествию.

7. *Чрезвычайное происшествие* - событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, но не относящееся к авиационному происшествию, при котором наступило одно из следующих последствий:

- гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате умышленных или неосторожных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна;

- гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно и скрывавшегося вне зон, куда открыт доступ пассажирам и членам экипажа;
- гибель членов экипажа или пассажиров в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома;
- гибель или телесные повреждения со смертельным исходом любого лица, находящегося вне воздушного судна, в результате непосредственного контакта с воздушным судном, его элементами или газовой струей силовой установки;
- разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки;
- угон воздушного судна, находящегося на земле или в полете, или захват такого судна в целях угона.