

I. Авиационное страхование до войны.

Если всего каких-нибудь два с половиной десятка лет отделяет нас от появления первого моторного аппарата, то начало авиационного страхования по времени своего появления еще ближе к нам. Более или менее значительные размеры авиационное страхование получает лишь после окончания мировой войны.

До 1919 года авиационное страхование имело чисто случайный характер. Страховались например одно время спортивные самолеты спортивными же германскими ферейнами; страховались цеппелины. Но страховые договоры в то время были единичными, и какого-либо правильного страхования тогда не существовало.

Вообще надо сказать, что страховщики того времени подходили к авиационному страхованию особенно осторожно, считая авиационные риски мало для себя подходящими. По страхованию например «каска» [1] воздушных судов обеспечивались первоначально убытки только от огня, причем убытки от взрыва оставались непокрытыми.

Так, лондонский Ллойд отказался выдать страховое вознаграждение за погибший от взрыва (летом 1912г.) германский цеппелин «Швабен», ссылаясь на то, что последний был застрахован только от огня. «Швабен» был застрахован в 20 тысяч фунтов стерлингов со страховой годовой премией в 14 тысяч марок, что составляет около 4% со страховой суммы. По такой же ставке страховой премии (14 тысяч марок) был застрахован и другой цеппелин «Виктория Луизе».

После случая со «Швабеном» немцы отказались от дальнейшего страхования у англичан, и страховой договор заключается ими с германскими страховщиками, вынужденными из патриотических соображений пойти на это страхование. Однако и германские страховщики принимают на себя ответственность только от огня. Лишь в 1913г. заключено первое страхование цеппелинов [2] и от других, кроме огня, опасностей, а именно — от аварии во время полета или посадки, а также от взрыва в воздухе.

Что касается других видов авиационного страхования, то в довоенное время они были так же мало развиты, как и страхование «каска».

В России в довоенное время авиационного страхования не было вовсе.

II. Авиационное страхование после войны.

Время войны, давшее громадный опыт по авиационному делу, не сдвинуло авиационного страхования с мертвой точки.

Усиленный спрос на страхование предъявила быстро развивающаяся после войны гражданская авиация.

Однако первоначальный опыт авиационного страхования был неудачным. Многие заграничные страховые общества, открывшие операции по страхованию «каска» самолетов, потерпели полное фиаско. Главными причинами такой неудачи были: отсутствие какого-либо статистического материала (что не позволяло построить надлежащего тарифа страховых премий), крайне ограниченное страховое поле и взаимная конкуренция страховщиков.

Для того, чтобы по возможности удешевить ведение необходимого для страхования статистического учета, а вместе с тем и для того, чтобы разложить ответственность на плечи многих страховщиков и тем избежать неприятных финансовых потрясений, страховщикам надо было действовать не врозь, а объединенно. И вот весьма скоро страховщики на Западе начинают объединять свою деятельность по авиационному страхованию, прибегая для этой цели к образованию специальных страховых «пулей». Эти

своеобразные объединения страховых обществ оказались весьма подходящими для ведения операций по авиационному страхованию.

Организация их в общих чертах сводится к следующему. Руководителем пуля является одно из входящих в него страховых обществ. Каждый из участников пуля передает руководящему обществу ту ответственность, которую он принял по страхованию. В некоторых пулях ответственность передается руководящему обществу не целиком, а только в размере излишка (так называемого эксцедента), превышающего известный максимум, оставляемый обществом, принявшим данное страхование, на своем риске. Руководящее общество распределяет эту ответственность между всеми участниками в обусловленных договором о пуле долях.

Задачи авиационных пулей гораздо шире тех, которые ставят себе обыкновенные страховые общества и их объединения. Помимо распределения рисков между участниками пуля, собирания основных статистических данных и т.п., т.е. всего того, что осуществляется обыкновенными страховыми пулями, авиационные пули ставят своей задачей также и проведение строгой дисциплины в соблюдении входящими в пуль страховыми обществами не только установленных правил страхования, но иногда даже и тарифных ставок. Вместе с тем авиационные страховые объединения вырабатывают всякого рода проекты изменений как существующей техники авиационного страхования, так и авиационного законодательства, проводя эти изменения через соответствующие инстанции.

Все это приводит конечно к значительной централизации авиационного страхования. Тем не менее какой-либо монополии пули не осуществляют. Рядом с ними работают отдельные страховщики, даже группы их. Так, в Германии усиленно конкурирует с германским пулем страховое общество «StuttgartVerein», ныне влившееся в германский страховой концерн «AllianzundStuttgarterVereinVersicherungsAktien-Gesellschaft, Berlin».

Однако такие страховщики принуждены прибегать к весьма значительной передаче своих рисков в перестрахование другим обществам. Как видно например из отчета за 1926г. штуттгартского ферейна, доля перестраховщиков выражалась в 82,1% всей ответственности по страхованию каско самолетов, принятой названным обществом.

Наиболее сильным авиационным страховым пулем является английский (BritishAviationInsuranceGroup), образовавшийся из двух мощных страховых концернов: 1) WhiteCrossAviationInsuranceAssociation, куда входят 24 ллойдских группы страховщиков, и 2) UnionInsuranceSocietiesofCanton, Ltd. Наряду с нулями, имеющими, ввиду вхождения в них страховых обществ только данной страны, национальный характер, как, например, итальянский пуль, есть пули, объединяющие страховые общества разных стран. К последнему виду принадлежит например «Северный пуль» (NordiskePoolforhurtfactForsikimg), в который входят 16 датских, 12 шведских, 5 норвежских и 4 финляндских страховых общества.

Конечно теперешняя организация авиационного страхования стоит на гораздо более твердой базе, чем это было первоначально. Однако пока все еще нельзя сказать, чтобы и на Западе, с его развитым гражданским воздушным сообщением, страхование это встало на крепкую и устойчивую почву. До сих пор страхование например каско самолетов еще дорого обходится страховым организациям.

Авиационное страхование у нас появляется впервые только после революции. В 1924г. были открыты Госстрахом операции по страхованию каско самолетов, а в 1925г. стало осуществляться и страхование грузов, перевозимых по воздушным путям. Что касается ответственности за авиационную опасность по страхованию жизни, то такая ответственность была включена Госстрахом сперва по страхованию летного персонала, а затем и для всех застрахованных. То же самое имело место и в отношении страхования от несчастных случаев – как для летного персонала, так и для пассажиров.

III. Виды авиационного страхования.

Авиационное страхование подразделяется на следующие отрасли:

- 1) транспортное страхование, которое в свою очередь подразделяется на: а) страхование каско самолетов и б) страхование «карго» [3];
- 2) страхование гражданской ответственности;
- 3) страхование от несчастных случаев: а) летного персонала и б) пассажиров;
- 4) страхование жизни: а) летного персонала и б) пассажиров.

Все эти отрасли авиационного страхования, за исключением страхования жизни, имеют те или иные специфические особенности, вызываемые характером авиационных рисков.

Что же касается страхования жизни летного персонала и пассажиров, то для построения этого страхования не требуется какого-либо нового подхода. Однако повышенная опасность, связанная с авиацией, всегда должна будет учитываться в тарифе страховых премий по этому виду страхования.

Наиболее интересной и важной отраслью авиационного страхования является транспортное и особенно страхование каско самолетов.

Рассмотрением последнего, т.е. страхования каско самолетов, мы ввиду особенного значения его, а также известного недостатка места, и ограничимся в настоящей статье.

IV. Страхование каско самолетов.

История вопроса.

При построении страхования каско самолетов многие детали и даже некоторые существенные черты заимствовались из страхования каско автомашин и морских судов. Так например в Германии первоначальные договора о страховании каско авиационных рисков исходили из страхования каско автомашин, хотя почти одновременно в договорах стали упоминаться и общегерманские правила морского страхования, по которым должны были разрешаться все сомнительные вопросы.

Современное страхование каско самолетов представляет уже самостоятельный вид страхования, что не исключает конечно наличия в отдельных частях известной аналогии со страхованием каско автомашин и судов.

В Союзе ССР страхование каско самолетов введено, как было указано выше, Госстрахом в 1924г.: первоначальные правила этого страхования утверждены народным комиссаром финансов Союза ССР 30 мая 1924г. Этот день надо считать днем открытия у нас операций по страхованию каско самолетов.

Первоначальные правила страхования Госстраху пришлось выработать на основании главным образом заграничной практики этого страхования, с учетом тех немногих данных, которые имелись в распоряжении Госстраха по эксплуатации гражданских самолетов в Союзе ССР за один сезон (1923г.). При таких условиях первоначальные правила естественно не могли не иметь временного характера.

Осуществление страхования позволило Госстраху накопить опыт, который, в связи с данными заграничной практики по аналогичному страхованию, а вместе с тем и в связи с качественным усилением нашей гражданской авиации, дал возможность более уверенно пойти навстречу желаниям заинтересованных в авиационном страховании учреждений. Ввиду этого первоначальные правила страхования были подвергнуты Госстрахом коренному пересмотру с привлечением заинтересованных организаций.

Пересмотренные правила страхования были затем в установленном порядке внесены Госстрахом в Страховой совет при Народном комиссариате финансов СССР; по одобрении последним они 12 апреля 1927г. были утверждены народным комиссаром финансов Союза ССР. Правила эти являются действующими и в настоящее время.

Помимо многочисленных чисто редакционных поправок новые правила по сравнению с прежними внесли и существенные изменения в смысле как расширения

ответственности Госстраха, так и смягчения ставших, в связи с улучшением нашей гражданской авиации, слишком жесткими требований, предъявлявшихся к страхователю первоначальными правилами.

Опасности и убытки, покрываемые страхованием.

При страховании каско самолета страховщик отвечает за убытки от гибели или повреждения последнего.

В частности страховая защита дается страховщиком обычно от следующих убытков:

1) от гибели или повреждения самолета, как-то от поломки, от огня, включая самовоспламенение, взрыв и т.п.;

2) от кражи со взломом, а в некоторых случаях и от простой кражи (например от простой кражи при аварии самолета).

Такая страховая защита предоставляется страхователю и Госстрахом, причем Госстрах несет ответственность «за повреждения и гибель застрахованных самолетов от всех случайностей и опасностей воздушного сообщения» (§ 1 «Правил страхования»). За кражу Госстрах отвечает только при аварии самолета, притом за те только части или принадлежности самолета, которые к нему прикреплены или находятся в нем под запором.

Кроме того страхователю, по аналогии со страхованием каско автомашин и судов, предоставляется покрытие некоторых расходов, вызванных гибелью или повреждением застрахованного самолета. Из таких расходов обычно покрываются следующие: а) расходы по перевозке потерпевшего аварию самолета от места аварии до ремонтной мастерской; б) другие расходы по укрытию или сохранению поврежденного самолета; в) расходы, произведенные в целях уменьшения убытков в потерпевшем аварию самолете, и г) расходы, произведенные страхователем в целях установления страховых убытков, которые подлежат возмещению страховщиком, если такие расходы будут вызваны необходимостью.

Расходы по перевозке или по сохранению потерпевшего аварию самолета возмещаются в пределах обусловленной договором суммы, устанавливаемой в процентном отношении от страховой суммы. В противоположность страхованию каско морских судов, в авиационном страховании замечается стремление страховщиков отказаться от возмещения этих расходов в том случае, если последние вместе с возмещением основных убытков превышают размер страховой суммы. В настоящее время некоторыми страховщиками проводится обеспечение транспортных расходов, т.е. расходов по перевозке потерпевшего аварию самолета от места, по принципу страхования первого риска [4].

Указанные выше расходы, вызванные гибелью или повреждением застрахованного самолета, покрываются и Госстрахом.

Большой интерес для страхователя представляет вопрос о возмещении страховщиком тех расходов, которые ему приходится нести по ремонту потерпевшего аварию самолета. Некоторыми заграничными страховщиками эти расходы возмещаются, причем самое возмещение производится по заранее обусловливаемой в страховом договоре таксе. При установлении такой таксы к стоимости материала добавляется известный процент на вздорожание рабочих рук (в Англии прибавка делается в среднем в 50%, в Германии в 150 – 175%). У нас возмещение этих расходов Госстрахом пока не производится, а покрываются только расходы по перевозке потерпевшего аварию самолета до места ремонта (мастерской).

Что касается убытков от аварии, происшедшей вследствие так-называемых конструктивных недостатков в самолете или моторе, то убытки эти страхованием обычно не покрываются. Однако Госстрах пошел в этом отношении на расширение ответственности, оговорив, что такие убытки подлежат возмещению, за исключением

только тех случаев, когда дефекты в самолете или моторе были известны или должны были быть известными страхователю.

Степень опасности.

При принятии на страх необходимо установить степень опасности принимаемого на страх имущества.

В страховании каско самолетов, при оценке субъективной стороны риска обращается главное внимание на постановку и ведение дела страхователем, а именно, насколько это дело надежно и заботливо ведется, и особенно, каково качество пилотов. Помимо оценки субъективной стороны риска, производится оценка и объективной его стороны.

К объективной стороне авиационного риска относится: качество самолета, пригодность его к полетам, надежность как самого самолета, так и мотора.

Аналогичные вопросы в страховании каско морских судов уже давно успешно разрешаются работой регистра.

В отношении самолетов правильная и широко поставленная работа регистра имеется только во Франции. Создание во Франции Воздушного регистра введено законом 8 июля 1923г., предписавшим при получении разрешения на производство полетов обязательно представлять свидетельство о пригодности аэроплана к полетам.

Самая классификация производится на основании соответствия данного самолета тому однотипному с ним самолету, который подвергался осмотру и выдержал соответствующее испытание перед правительственной комиссией. Работа по проверке этого соответствия возложена декретом 5 ноября 1923г. на «Бюро Веритас», уже много лет осуществляющее регистрационно-классификационную работу судов во Франции. На «Бюро Веритас» возложено наблюдение за постройкой самолетов, периодический их осмотр, наблюдение за ремонтом, осмотр потерпевших аварию самолетов на месте аварии и пр. «Бюро Веритас» выпустило в 1925г. в свет список классифицированных им судов – «Registre aeronautique», к которому выпускает регулярные добавления. Регистр этот состоит из трех частей. В первой приводятся как те требования, которые предъявляются к материалу воздушных аппаратов, так и те предписания, которые надлежит применять при испытании этого материала. Во второй части помещается описание применяемых во Франции типов самолетов с детальными их чертежами. Третья же часть, представляющая собственно регистр, аналогична регистру морских судов, из которого заимствованы и классификационные обозначения. Значение этого регистра настолько велико для страхования, что французские страховщики принимают на страх только те аппараты, которые имеют класс по регистру.

В других западных странах также имеются в той или иной форме классификационные организации, а там, где их нет, страховщикам приходится прибегать к сведущим лицам.

В СССР классификации самолетов регистром не ведется ввиду чего при приеме на страх Госстраху приходится ограничиваться только требованием представления свидетельства Инспекции гражданского воздушного флота Союза ССР на право производства полетов.

Ввиду международного значения воздушного сообщения выдвигается в последнее время требование о возможном согласовании классификационных работ в отдельных странах. В этом отношении большой интерес представляет собою постановление прошлогоднего съезда представителей западных классификационных учреждений об обобщении работы и об издании с 1928г. международного регистра «Aeronautical International Register» (A.I.R.).

Страховое обеспечение (страховая сумма).

Что касается страховой суммы, т.е. той ответственности, которую принимает на себя страховщик, то обычно она не превышает 80 – 90% стоимости самолета; в остальных

же 10% ответственность несет сам страхователь. Оставление доли ответственности на самом страхователе имеет целью повысить его интерес в лучшем подборе обслуживающего самолет персонала и в проявлении большей заботливости при эксплуатации и т.п. Впрочем за границей встречается и отступление от этого порядка. Так, германский пуль принимает на себя ответственность в 100% стоимости самолета.

У нас страховая сумма устанавливается по соглашению со страхователем или в полной сумме оценки, или в доле таковой.

Тариф.

В отношении ставок страховых премий наблюдается довольно пестрая картина. В настоящее время можно отметить на Западе три системы установления ставок премий по страхованию каско самолетов: а) система твердых ставок; б) система индивидуальных ставок и в) смешанная система, представляющая сочетание первых двух. Первоначальная тенденция пулей к установлению одинаковых ставок премии скоро уступила место английской системе, предоставляющей входящим в пуль страховщикам право индивидуализировать премии по отношению к рискам.

При определении размера ставок премий принимается во внимание: а) объем принимаемой на себя страховщиком ответственности; б) тип самолета, материал, год постройки, предназначение самолета; в) мотор, число моторов и т.п.; г) качество пилота и вообще ведение дела страхователем и д) степень надлежащего оборудования посадочных площадок, аэродромов и т.п.

Что касается самых ставок премий, то, не имея возможности за недостатком места, проследить постепенную эволюцию их в западных странах, приведем ставки 1927г. В Германии средняя ставка годовой премии для самолета была 18%, для аэростата – 16%. Если отдавались на страх только 30 лётных дней, то ставка для самолета понижалась до 8%, а за каждые 5 следующих лётных дней бралась дополнительная премия в 1,5%. За фигурные полеты делалась надбавка в размере 25% от основной ставки. Средняя ставка английского пуля была несколько ниже: 15 – 17,5%. Во Франции же ставки премий были значительно выше.

Ставки годовых премий для свободных аэростатов в Германии составляли в 1927г. в среднем 3,6% – 8,3% со страховой суммы.

Если стоянка самолета не вызвана его аварией, то допускается возврат премии страхователю. Однако за стоянку во время лётного сезона возвраты премий не производятся. Премия возвращается с вычетом соответствующей ставки за ответственность по огню, так как страховщик продолжает нести такую ответственность и во время стоянки.

По действующему в СССР тарифу ставка страховых премий колеблется от 15 до 19% от страховой суммы, в зависимости от конструкции самолета. Средняя ставка за три года (1924 – 1925 – 1926 – 1927 гг.) была – 16,8% (для металлической конструкции – 16%, для смешанной и деревянной – выше). Таким образом наши тарифы Госстраха оказываются ниже заграничных, что является несомненно здоровой тенденцией поощрения развития советской гражданской авиации.

За время указанных выше стоянок самолетов, когда на ответственности Госстраха остается только опасность от огня, премия возвращается страхователю с удержанием огневой премии в размере 2,4% годовых.

Ликвидация страховых убытков.

При ликвидации страховых убытков, т.е. при установлении тех размеров, в которых они подлежат возмещению страховщиком, применяется обычный порядок ликвидации убытков по страхованию каско. В этом случае надлежит отметить только два момента, а именно франшиза [5] и учет «новое за старое» [6].

Франшиза применяется в страховании каско самолетов особенно твердо. Обычный средний размер ее 1 – 2%; иногда он повышается и до 5%. У нас размер франшизы колеблется между 1 и 3% в зависимости от конструкции самолета.

Вычет «новое за старое» делается на основании количества летных часов или покрытого пространства, или того и другого вместе. В Англии такой вычет делается в размере 1/1500 от страховой суммы за каждый летный час свыше первых 100 летных часов. В Италии вычет «новое за старое» производится в среднем в размере 1% от всей суммы расходов по ремонту, причем вычет этот делается для аппаратов металлической конструкции – за каждые 2500 покрытых километров, для аппаратов смешанной и деревянной конструкции – за каждые 1000 покрытых километров, а для моторов за каждые 20 летных часов. У нас размер такого вычета определяется в зависимости от количества километров, покрытых самолетом с момента вступления в силу страхового договора, и от числа часов работы за это же время.

Статистические данные.

Сведения о статистических данных по заграничному страхованию каско самолетов пока еще очень скудно проникают в печать. По видимому страховщики не проявляют особой склонности предоставлять свои статистические данные широкому пользованию.

Ввиду этого приводимые ниже сведения не имеют исчерпывающего характера и касаются далеко не всех стран, где осуществляется страхование каско самолетов.

Особый интерес представляют причины аварий самолетов. Причины эти могут быть отнесены к следующим группам: а) неправильное управление; б) дефекты в конструкции, материале и моторе; в) погода и г) условия старта и посадки.

Распределение причин аварий во Франции, Англии и Соединенных штатах Америки в 1923г. и в Соединенных штатах в 1925г., а также в Германии (германский пуль) в 1923 – 1925 гг. можно видеть из следующих двух таблиц:

Причины аварий	1923 [7]			1925 [8]
	Франция	Англия	США	США
Неправильное управление	45%	58%	55%	32%
Дефекты в материале и пр.	40%	27%	25%	22%
Погода	15%	15%	10%	46%
Прочие причины	15%	15%	10%	46%

Причины убытков	ГЕРМАНИЯ					
	1923		1924		1925	
	Число аварий	%	Число аварий	%	Число аварий	%
При старте и посадке	35	53,2	10	47,7	19	33,0
От стихийных явлений	5	7,5	2	9,5	7	12,0
Порча мотора	16	24,3	8	38,5	20	35,0
От столкновения	4	6,0	–	–	1	1,5
От неправильного управления, от дефектов в конструкции или в материале, от недостатка горючего	4	6,0	1	4,3	10	17,0
От прочих причин	2	3,0	–	–	1	1,5
	66	100	21	100	58	100

Приводимая ниже таблица показывает, какие причины вызывали вынужденную посадку самолетов:

Причины вынужденной посадки	Англия				Швеция		Венгрия		Швейцария	
	1924/25		1925/26		1925		1925		1925	
	Количество посадок	%	Количество посадок	%	Количество посадок	%	Количество посадок	%	Количество посадок	%
Порча мотора и пр.	96	34	108	33	39	81,3	22	49	15	65
Погода	144	50	169	52	4	8,3	23	51	8	35
Другие причины	46	16	49	15	5	10,4	-	-	-	-
Всего	286	100	326	100	48	100	45	100	23	100

Разумеется, приведенная выше таблица не является типичной для нынешнего времени, так как с улучшением самолето-моторно-земной службы, метеорологической и радиослужбы количество аварий по этим причинам должно резко снизиться.

В 1927г. из всех аварий, которые потерпели аэропланы германского общества «Луфт-Ганза», все еще около 44% приходится на вынужденные посадки. Остальные 56% падают на аварии, происшедшие на посадочных площадках, причем 20% этих аварий вызвано их неудовлетворительным состоянием.

Число застрахованных в германском пуле самолетов, количество аварий, сбор премий и страховое вознаграждение видны из следующей таблицы:

	Число застрахов. самолетов	Страх. сумма в тыс. марок	Сбор премии в тыс. марок	Потерпели аварию		Из них погибло		Страховое вознаграждение (убытки)		
				число	%	число	%	Всего на сумму	в %%	
									к страх. сумме	к премии (убыточность)
1923	164	4773	203	66	40	4	2,1	317	6,5	156,5
1924	38	2665	172	21	55	1	4,7	96	3,5	55,4
1925	106	2500	120	58	54,7	9	8,5	214	8,6	178,6
1926	-	-	-	-	58,2	-	10,3	-	-	-

Из приведенной таблицы видно, что убыточность, – т.е. отношение страхового вознаграждения к премии (нетто), – в германском пуле была довольно высока: в 1923г. – 156,5%, в 1925 г. – 178,6% [9].

Из отчета за 1926 год Штуттгартского ферейна, конкурирующего, как было сказано, с германским пулом, мы видим, что убытков (выплаченных и заявленных) было 2 614,3 тысяч марок; страховой премии собрано всего 902,7 тысяч марок, т.е. почти в три раза меньше. Расходы по ведению дела обошлись названному обществу в 205,1 тысяч марок или в 22,7% от сбора премии. «Убыток от операций по авиационному страхованию, – говорится в отчете общества за 1926 год, – превысил все наши худшие на этот счет опасения. Однако мы вполне сознательно оказывали помощь и содействие такому делу, которое имеет громадное значение для престижа и будущности Германии». Таким образом операции по страхованию каско самолетов везде протекают с большим убытком для страховых учреждений.

Улучшение самого риска, т.е. самолета вообще с его оборудованием и механизмом, надо считать первым и главным условием успешного развития страхования самолетов.

Что касается результатов страхования самолетов в СССР, то они также были неблагоприятны. Предварительные данные за 1924–1925–1926–1927 гг. показывают высокую убыточность, а именно за три года убыточность выразилась в 132,2%, т.е.

уплаченное страхователям страховое вознаграждение превысило на 32,2% собранную Госстрахом премию.

Ссылки

[1]. Т.е. корпуса с его оборудованием и механизмом.

[2]. Застраховано было три цеппелина: «Hansa», «Sachsen» и «VictoriaLuise» со страховой суммой в 1650 тысяч германских марок при премии в 8%.

[3]. Т.е. перевозимых воздушным путем грузов, посылок и пр.

[4]. Страхованием по принципу первого риска называется такая система страхования, при которой страховые убытки возмещаются страхователю не в пропорции между стоимостью имущества и страховой суммой, а целиком в пределах обусловленной договором страховой суммы. Страхование это особенно развито по огневому страхованию, и у нас имеет широкое применение в страховании от огня домашней движимости.

[5]. Т.е. установленный страховым договором и выраженный в известном проценте от страховой суммы размер убытков, не подлежащих возмещению страховщиком.

[6]. Вычет из расходов по ремонту потерпевшего аварию самолета при замене старых его частей новыми.

[7]. «Sabatier. Vliegvelt», April, 1926.

[8]. «Aircraft Yearbook», 1926.

[9]. Убыточность за 1924г., ввиду очень малого количества в этом году застрахованных в германском пуле самолетов, не может считаться показательной.