

Обзор международного рынка страхования рисков коммерческой гражданской авиации

19-я ежегодная конференция РААКС

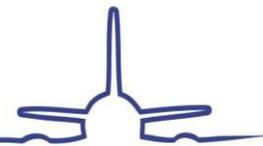
«Актуальные вопросы страхования авиационных и космических рисков»

02 октября 2014



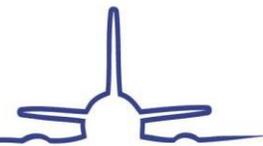
AEROSPACE





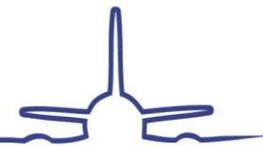
Содержание

- Предваряющие замечания.
- Мировой рынок: профиль сбора премии и выплат по договорам страхования авиа-каско и риска гражданской ответственности за причинение вреда.
- Статистика страховых случаев по договорам страхования предприятий коммерческой гражданской авиации в 2013.
- Статистика страховых случаев по договорам страхования предприятий коммерческой гражданской авиации в 2014.
- Коррекция тарифов и ставок премии по договорам страхования авиа-каско и риска гражданской ответственности за причинение вреда, в зависимости от изменения материальных обстоятельств, влияющих на степень страхового риска.
- Емкость рынка страхования рисков коммерческой гражданской авиации.
- Факторы, определяющие тенденции рынка страхования рисков коммерческой гражданской авиации.
- Рынок страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков коммерческой гражданской авиации.
- Рынок эксцедентного (добавочного) страхования риска гражданской ответственности за причинение вреда в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52E.
- Рынок эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы.
- Сводный анализ рыночной ситуации (обобщения и выводы).

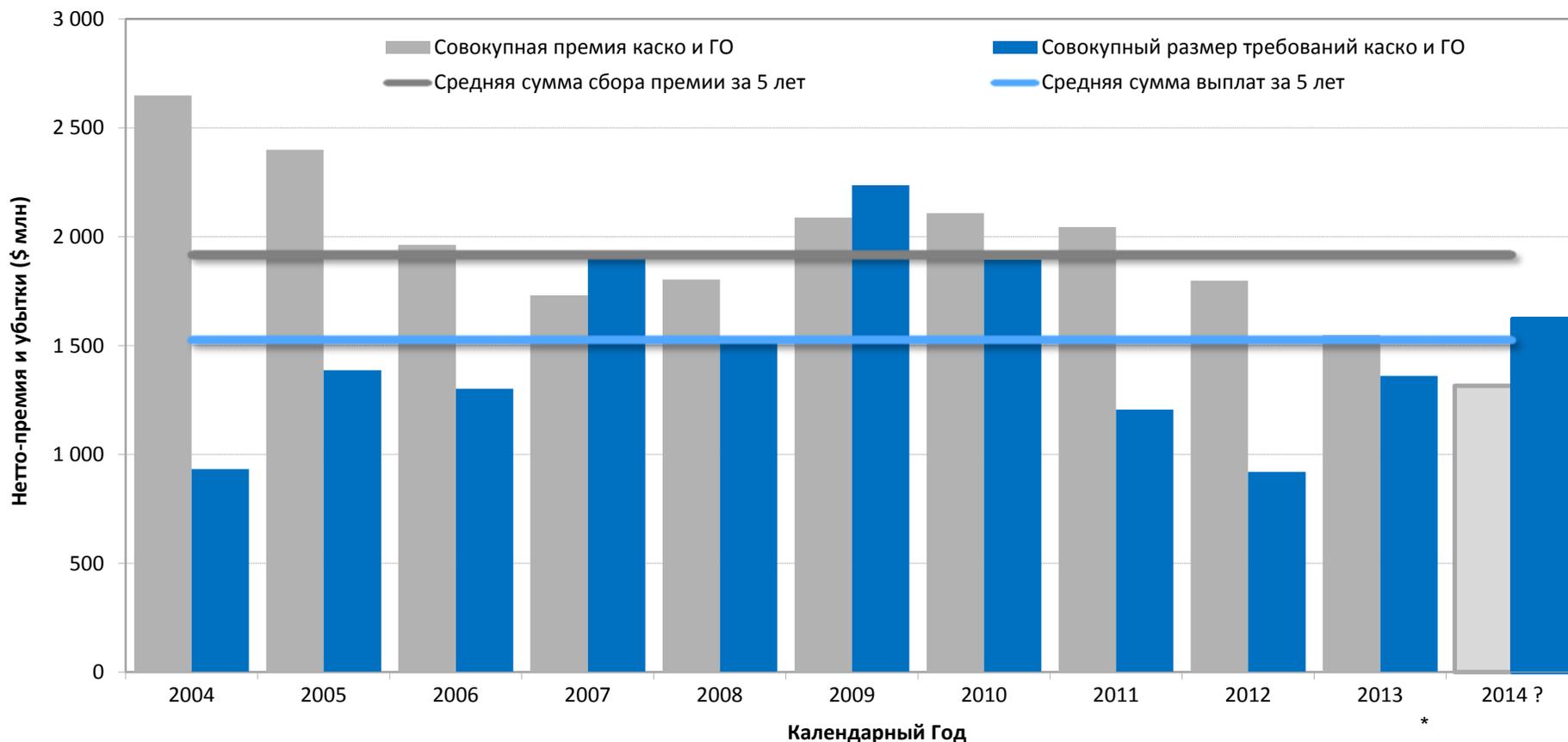


Предваряющие замечания

- Аккуратный прогноз условий возобновления договоров (пере)страхования коммерческих перевозчиков в IV квартале 2014 все еще не представляется возможным.
- Палитра мнений страховщиков о грядущих переменах крайне разнообразна, при этом все согласны с тем, что нисходящая ценовая динамика последних лет отходит в прошлое.
- Существенными факторами, влияющими на размер тарифов и ставок страховой премии конкретного перевозчика, будут рост стоимости флота и статистики воздушных перевозок, а также готовность потенциальных лидирующих страховщиков осуществлять конкурентные предложения против действующего лидера по договору.
- В прессе прозвучали заявления страховщика Allianz о предполагаемом росте ставок в диапазоне 30% – 50%; при этом другие страховые организации настолько серьезного роста не ожидают.
- Наиболее значимый рост тарифа ожидается по договорам страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков.
- После серии страховых случаев в июле с.г. не было осуществлено ни одного возобновления договоров крупного перевозчика, которое бы позволило провести эталонный анализ его условий. Сведения о результатах такого бенчмаркинга будут сообщены заинтересованным лицам при представившейся возможности.
- При возобновлении договоров на новый срок (пере)страховщики будут уделять особое внимание предлагаемому объему страховой защиты, в частности на условие договора о возмещении затрат на поисковые и спасательные работы.
- Выбор подходящего момента для заключения (возобновления) договоров зависит от наличия у сторон времени ожидания; при этом следует учитывать, что вероятное наступление еще одного крупного страхового случая повлечет за собой серьезный рост ставок премии.



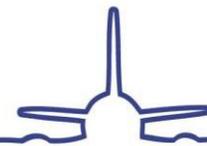
Мировой профиль премий и выплат по договорам авиа-каско и риска ГО – Календарный год



* прогноз премии за 2014 до катастрофы рейса МН17

Источник: Исследовательская база рыночных данных JLT Aerospace

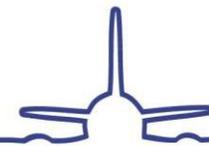
Примечания: В соответствии с отчетностью на 31.12.2013. На основе лидерских цен лондонского рынка. Требования по календарному году. Сумма заявленных требований и резерва, а также оценки нормальной «приработки» (пропорционально периоду).



Крупные происшествия и катастрофы в коммерческой ГА 2013

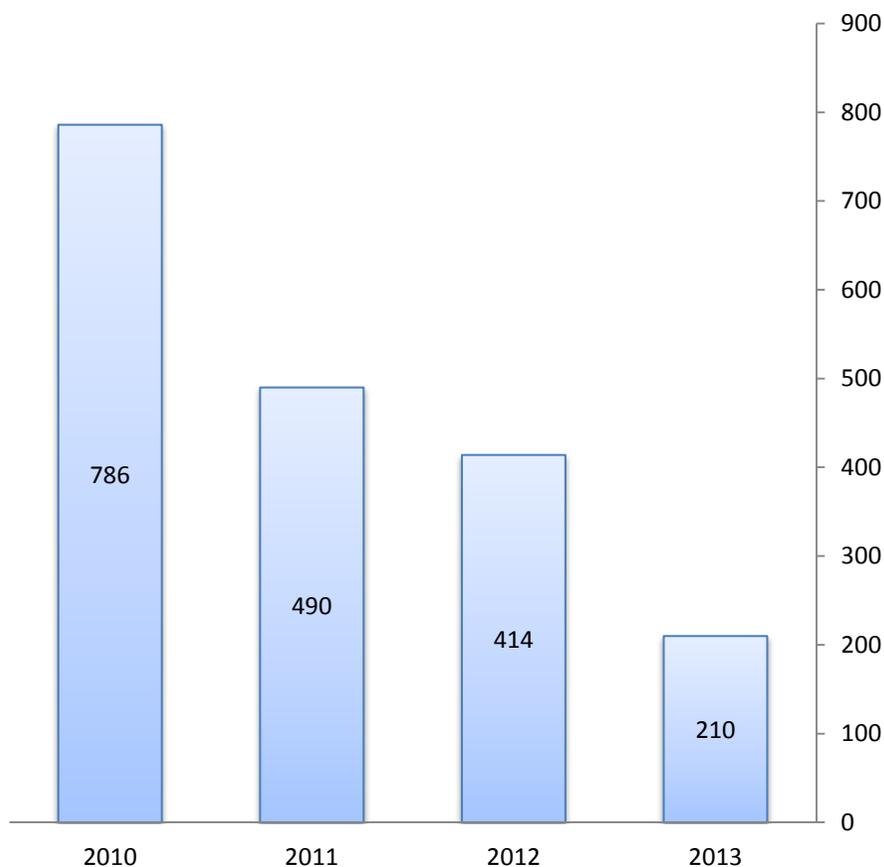
Всего 2013 (вкл. оценку нормальной «приработки» менее крупных страховых случаев): \$1,423,803,832





Итоговая сводка по страховым случаям 2013

Статистика безопасности полетов в мире (число погибших) 2010-13



- 2013 был четвертым годом непрерывного улучшения статистики безопасности полетов коммерческой гражданской авиации.
- Совокупный размер вреда, причиненного страховыми случаями по договорам страхования авиа-каска и риска ГО за причинение вреда, в 2013 составил около \$1.4 млрд. (включая оценку обычной «приработки» менее крупных страховых случаев) – чуть менее усредненного показателя за пять лет.
- Общее число учтенных авиационных катастроф в 2013: 16.
- В авиационных катастрофах погибло 210 человек.
- Приведенные выше цифры значительно меньше результатов 2012.
- Наибольший вред был причинен наступлением страхового случая по договору страхования перевозчика Asiana 06.07.2013.



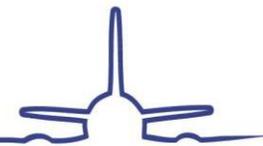
ASIANA AIRLINES рейс 214





ОАО «АК „ТАТАРСТАН“» рейс 363





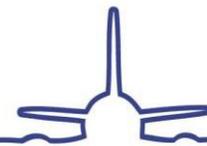
Крупные происшествия и катастрофы в коммерческой ГА 2013 (>\$10 млн)

Дата события	Эксплуатант	Тип воздушного судна	Резерв авиа-каска (нетто)	Резерв по риску ГО (предварит.)	Всего по наступившим
03.02.13	Asiana	Boeing 767 (engine)	\$11,000,000	\$0	\$11,000,000
13.04.13	Lion Air	Boeing 737	\$51,800,000	\$0	\$51,800,000
29.04.13	National Airlines	Boeing 747	\$42,150,000	\$0	\$42,150,000
16.05.13	Shandong Airlines	Boeing 737	\$18,500,000	\$0	\$18,500,000
24.05.13	British Airways	Airbus A319	\$11,265,000	\$0	\$12,000,000
24.05.13	Air Via	Airbus A320	\$11,250,000	\$0	\$11,250,000
02.06.13	Cebu Pacific Air	Airbus A320	\$19,250,000	\$0	\$19,250,000
08.06.13	Wizz Air	Airbus A320	\$14,250,000	\$0	\$14,250,000
10.06.13	Merpati Nusantara	Xian MA-60	\$12,000,000	\$0	\$12,000,000
03.07.13	Petra Airlines	Airbus A320	\$10,000,000	\$0	\$10,000,000
06.07.13	Asiana	Boeing 777	\$107,232,465	\$220,000,000	\$327,232,465
12.07.13	Ethiopian Airlines	Boeing 787	\$44,000,000	\$0	\$44,000,000
22.07.13	Southwest Airlines	Boeing 737	\$15,570,083	\$500,000	\$16,070,083
14.08.13	UPS	Airbus A300F	\$68,762,474	\$0	\$68,762,474
08.09.13	Thai Airways	Airbus A330	\$32,500,000	\$0	\$32,500,000
16.10.13	Lao Airlines	ATR 72	\$22,000,000	\$11,000,000	\$33,000,000
17.11.13	ОАО «АК „Татарстан“»	Boeing 737-500	\$9,828,000	\$29,800,000	\$39,628,000
29.11.13	LAM Mozambique Airlines	Embraer EMB-190	\$41,000,000*	\$27,500,000	\$68,500,000
		Итого:	\$542,358,022	\$288,800,000	\$831,158,022

Итого 2013 (вкл. оценку нормальной «приработки»):

\$1,423,803,832

*Заявленная сумма требования по договору авиа-каска была выплачена по договору страхования воздушных судов от военных рисков.



Крупные происшествия и катастрофы в коммерческой ГА (на конец сентября 2014)

Всего 09/2014 (вкл. оценку нормальной «приработки»): \$1,685,448,370

24 июля
Мали
Air Algerie/Swiftair
\$154,000,000

13 июля
Ливия
Нападение на Международный аэропорт Триполи
\$450,000,000

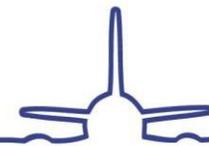
17 июля
Украина
Malaysia Airlines
\$497,335,000

3 июня
Россия
Aeroflot
\$16,301,000

23 июля
Тайвань
TransAsia Airways
\$53,200,000

8 марта
Международные воды
Malaysia Airlines
\$485,197,370





Итоговая сводка по крупным страховым случаям 2014

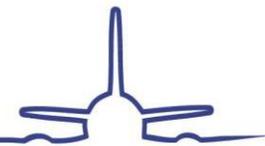
- Предполагаемая сумма убытков, подлежащих страховому возмещению по договорам страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков в 2014, уже превышает \$600 млн. – против годового сбора премии в размере \$60 млн. (до ценовой коррекции рынка).
- Предполагаемая сумма убытков, подлежащих страховому возмещению по договорам страхования авиа-каска и рисков ГО за причинение вреда в 2014, превышает \$1.6 млрд. (вкл. ожидания по обычной «приработке») – против годового сбора премии в размере \$1.25 млрд. (до ценовой коррекции рынка).

Убытки страховщиков «военных рисков каско» против сбора премии 2014



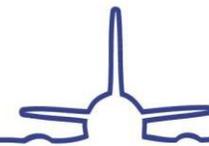
Убытки страховщиков авиа-каска и риска ГО против сбора премии 2014





Итоговая сводка по крупным страховым случаям 2014

- Оценка суммы страховых требований на текущую дату; до конца 2014 еще три месяца.
- Показатели страховой убыточности 2014 календарного года уже признаны худшими после 9/11.
- Оценка убытков произведена на базе «брутто»; однако, в нее не включены следующие расходы страховщиков:
 - значительные затраты на перестрахование; фонд заработной платы и иные расходы на работников; офисные расходы; внутренняя стоимость размещения капитала.
- С учетом этих фиксированных расходов окончательный финансовый результат страховщиков выглядит еще хуже.
- Многие из страховщиков осуществляют как страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда, так и страхование воздушных судов от военных и сопутствующих рисков (эффект кумуляции).
- Рыночная ситуация крайне неблагоприятна.



Крупные происшествия и катастрофы 9/2014 (>\$10 млн)

Дата события	Эксплуатант	Тип застрахованного воздушного судна	Резерв выплат авиа-каско (нетто)	Кол-во погибших	Резерв выплат по риску ГО (предварит.)	Всего по наступившим
05.01.14	Air India	Airbus A320	\$11,250,000	-		\$11,250,000
08.03.14	Malaysia Airlines (MH370)*	Boeing 777-200	\$105,197,370	239		\$485,197,370
13.03.14	American Airlines (US Airways)	Airbus A320	\$18,000,000	-		\$18,000,000
03.06.14	ОАО «Аэрофлот»	Ил-96	\$16,301,000	-		\$16,301,000
08.06.14	Нападение на аэропорт Карачи**	Различные	\$15,000,000	-		\$15,000,000
13.07.14	Нападение на аэропорт Триполи***	Различные	\$450,000,000	-		\$450,000,000
17.07.14	Malaysian Airlines (MH17)**	Boeing 777-200	\$97,335,000	283		\$497,335,000
23.07.14	TransAsia Airways	ATR 72	\$13,200,000	48		\$53,200,000
24.07.14	Air Algerie / Swiftair	MD-83	\$4,000,000	110		\$154,000,000
		Итого:	\$730,283,370		\$970,000,000	\$1,561,683,370

Итого 9/2014 «военные риски каско»:	\$614,835,000		\$614,835,000
Итого 9/2014 авиа-каско и риск ГО:	\$115,448,370	\$970,000,000	\$1,085,448,370

Ожидания по обычной «приработке» менее крупных страховых случаев: \$600,000,000

Итого оценка объема требований по договорам страхования авиа-каско и риска ГО:	\$1,685,448,370
---	------------------------

*Страховая выплата за воздушное судно была осуществлена в пропорции 50/50 страховщиками «военных рисков каско» и авиа-каско (\$52,598,685 по каждому договору) .

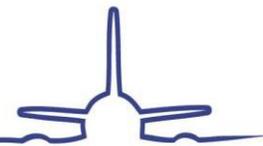
**Страховой случай по договору страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков – полностью оплачивается страховщиками рынка «военных рисков каско» .

*** Страховой случай по договору страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков – полностью оплачивается страховщиками рынка «военных рисков каско» . Первоначальная оценка объема требований базируется на полной выработке совокупного лимита выплат, установленного договором страхования Libyan African Aviation Group (\$400 млн) плюс сумме вреда, причиненного другим воздушным перевозчикам.



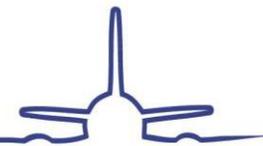
AIR ALGERIE рейс 5017





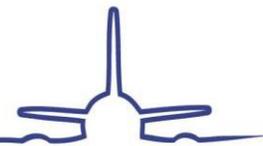
Авиа-каска и риск ГО – Материальные обстоятельства риска и изменение тарифов и ставок страховой премии

- Общая сумма собранной страховой премии в 2013 была меньше результата 2012 на 13% и составила менее \$1.6 млрд – самый низкий показатель за весь период после 9/11.
- Количество и стоимость предметов страхования в различных регионах мира продолжает расти (хотя и различными темпами) – текущий портфель заказов коммерческих перевозчиков выглядит замечательно веским.
- Нисходящая ценовая динамика выразилась в значительном, измеряемом двузначными цифрами, уменьшении тарифов и ставок премии в 2014.
- Анализ рыночной ситуации начала 2014 (до катастрофы рейса МН17) подтверждал наше видение развития «двухуровневого» рынка:
 - Отчетливо отмечалась разница в результатах возобновления наиболее крупных перевозчиков, заключающих договоры со значительными лимитами страховой суммы, и тех авиапредприятий, которым требовались менее крупные лимиты и (или) демонстрировавших существенную динамику роста флота и статистики перевозок.
 - Во все большей степени лоукостеры и растущие авиапредприятия «второго эшелона» рассматриваются страховщиками в качестве «надежного прибежища и зоны безопасности».



Авиа-каска и риск ГО – Материальные обстоятельства риска и изменение тарифов и ставок страховой премии

	Изменение средней стоимости флота застрахованных воздушных судов %	Изменение количества пассажиров %	Изменение страхового тарифа авиа-каска %	Изменение ставки премии за риск ГО %	Изменение страховой премии в абсолютных показателях %
2012	+6.7%	+6%	-16%	-14%	-10%
2013	+6.8%	+6.4%	-15.1%	-19.7%	-12.7%
2014 с начала года*	+8%	+6%	-15%	-20%	-13%



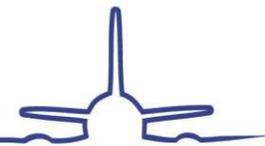
Емкость рынка страхования рисков коммерческой гражданской авиации 2014 – эксплуатанты иные, нежели перевозчики США

Принимая для расчета лимит страховой суммы в \$1.5 млрд., наша оценка максимальной типичной емкости рынка для организации страхования рисков неамериканского перевозчика составляет около **212%**.

Страховые (перестраховочные) организации		
Наименование	Тип. доля	Рейтинг S&P
ACE Global Markets	10.00%	AA-
ADNIC	1.00%	A-
Africa Re	1.00%	A-
AIG	12.50%	A+
Allianz	10.00%	AA
Allied World Europe	1.50%	A-
Altitude Risk Partners	5.00%	A (нуль)
Amlin Syndicate	6.00%	A+
Antares	1.50%	A+
Argo Syndicate	1.00%	A-
Asia Capital Re	5.00%	A-
Aspen	3.33%	A
Atrium	2.00%	A+
Aviabel	1.00%	A-
AXA Corporate Solutions	10.00%	A+
Axis Bermuda	1.00%	A+
Beazley	6.67%	A+
BRIT (Formally QBE)	5.00%	A+
Catlin Syndicate	5.00%	A
Chaucer	3.00%	A+
CV Starr Syndicate	2.50%	A+
Faraday	3.00%	AA+
Generali	0.75%	A-
GICl	2.00%	A- (AM Best)
Global Aerospace	5.00%	AA- (нуль)
Hardy Syndicate	2.00%	A+
HDI Gerling	1.50%	A+
Всего	212%	

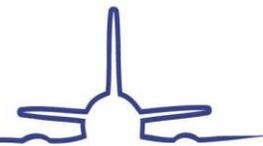
Страховые (перестраховочные) организации		
Наименование	Тип. доля	Рейтинг S&P
Hiscox	3.00%	A+
Houston Casualty Co.	3.33%	AA-
Inter Hannover	3.00%	AA-
Kiln	1.00%	A+
KRIC	2.00%	A-
La Reunion Aerieenne	13.00%	AA
Liberty Mutual	4.00%	A+
Mapfre Global Risks	5.00%	A-
Misr	1.00%	B++ (AM Best)
Mitsui	5.00%	A+
Munich Re	10.00%	AA-
New India	2.00%	A- (AM Best)
Nissay Dowa	0.15%	A+
Oman Insurance Company	2.00%	A-
Partner Re	5.00%	A+
Pritchard	3.00%	A+
Samsung	2.00%	AA-
SCOR	2.00%	A+
SCR Maroc	1.67%	BBB-
Sirius	2.00%	A-
Swiss Re	10.00%	AA-
Talbot	7.50%	A+
Tokio Marine & Fire	2.00%	AA-
Torus Insurance	4.00%	A- (AM Best)
Travelers Syndicate	2.50%	A+
W.R. Berkley	3.33%	A+
XL Syndicate	5.00%	A
Всего	212%	

С учётом превалирующей конъюнктуры рынка страховщика воздерживаются от задействования всей доступной емкости. Указанные в таблицах доли определены с учетом емкости, обычно (типично) выделяемой страховщиком для участия в безубыточном договоре страхования неамериканского перевозчика, если цена договора, по мнению, страховщика соответствует степени страхового риска. При этом, конечно, существуют и исключения, например: замененные лидеры, которые отказываются участвовать в договоре в роли поддерживающего страховщика; ограничения, возложенные специальными экономическими мерами (санкциями) либо возникающие вследствие занесения страхователя в черные списки; ограничение территории страхования (к примеру, отказ от заключения договоров со страхователем, выполняющим полеты в США или Японию, в связи с повышенной вероятностью более крупных страховых выплат или высоким риском стихийных бедствий); а также отсутствие рейтинга надежности и финансовой устойчивости, приемлемого для страхователя или перестрахователя.



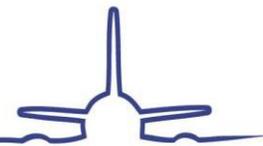
Емкость мирового рынка страхования рисков коммерческой гражданской авиации 2014

- В обозримой конъюнктуре избыточная емкость рынка обеспечивает условия для последовательного роста конкуренции.
- Отмечен выход с рынка ряда менее крупных страховщиков (Delvag Re, China Re), а также некоторые другие изменения (например, продажа страховой организацией QBE портфеля авиационных рисков участнику Ллойдс Brit Insurance).
- Вместе с тем, названные «потери» были компенсированы выходом на рынок в 2014 новых «стартапов», созданных для осуществления страхования авиационных рисков (Altitude Risk Partners, WR Berkley, Allied World).
- Возникновение новых организаций обусловило растущий спрос на талантливых и опытных андеррайтеров.
- В результате этого в 2013 состоялся переход ряда андеррайтеров (и брокеров) на новое место работы; дальнейшие «трансферы» наблюдаются и в 2014.
- Естественным итогом этих процессов явился рост конкуренции, что, по нашим оценкам, может привести к «конкурсной ревизии» лидерских позиций в 2015.
- Избыточная емкость привела к разрастанию «фактора счастливого случая», вследствие чего меньшее число страховщиков вовлечено в выплаты по **каждому** крупному страховому случаю; соответственно, индивидуальная убыточность для каждого страховщика будет различаться.
- При этом рост убыточности в результате недавней серии страховых случаев может подтолкнуть ряд перестраховщиков к уменьшению емкости, выделяемой для осуществления страхования авиационных рисков.



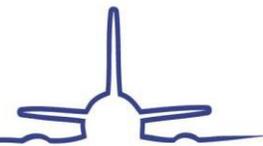
Факторы, определяющие тенденции рынка страхования рисков коммерческой гражданской авиации

- В договорах страхования всех воздушных перевозчиков ожидается установление (или фиксация) лимитов страховой выплаты при возмещении расходов на поисковые и спасательные операции после пропажи без вести застрахованного воздушного судна.
- Разница в цене страхования при вертикализации размещения, вероятно, уменьшится.
- Подход рынка к определению цены и условий страхования претерпит изменения вследствие ужесточения политики управления страховой организацией.
- Вероятен сценарий, когда цены некоторых страховщиков по вновь заключаемым (возобновляемым) договорам будут превышать цены других участников договора.
- Следует предположить, что ряд страховщиков может заместить более дорогих страховщиков по вновь возобновляемым договорам.
- В случае значительного увеличения страховой премии на рынке могут появиться новые участники.
- Фактор политической и экономической неопределенности, например: Израиль, Ливия, Украина.
- Любой последующий страховой случай, в результате которого будет причинен вред в крупном размере, безусловно, укрепит намерения страховщиков по увеличению тарифов и ставок премии по договорам страхования авиа-каска на условиях «от всех рисков».
- Несмотря на вероятный рост стоимости страхования, долгосрочные договоры могут быть привлекательны со стратегической точки зрения.



Страхования воздушных судов коммерческой гражданской авиации от военных и сопутствующих рисков – общее состояние

- Мировой сбор страховой премии составляет около \$60 млн. в год.
- Емкость рынка более чем достаточна – фактов отказа от осуществления этого вида страхования и выхода с рынка не отмечается.
- Управляющие агентства Ллойдс Ascot и Faraday рассматривают возможность приступить к осуществлению нового для них вида страхования; действующие синдикаты Ллойдс могут задействовать свободные емкости.
- Индивидуальный договор может быть заключен на совокупную сумму страховых выплат свыше \$750млн.
- При выполнении полетов в «зоны конфликтов», например: Афганистан, Ирак, Ливия, Пакистан, Сирия или Украина, взимается дополнительная страховая премия.
- В июле 2014 большинство коммерческих перевозчиков США прекратило участие в государственной программе страхования авиационных рисков Федерального управления гражданской авиации; в дальнейшем договоры страхования будут заключаться ими с коммерческими страховщиками. Дата завершения государственной программы – 30.09.2014 ; вместе с тем, правительство США рассматривает вероятность организации государственной защиты заинтересованных перевозчиков от ядерных опасностей и (или) последствий применения ОМП, однако прогноз цены такой защиты не слишком благоприятный.
- Многие «традиционные» лидеры рынка страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков утрачивают свои ведущие позиции, проигрывая в конкурентной борьбе новым участникам рынка и факультативно-облигаторным программам брокеров (например, Atrium, Liberty, Talbot, XL, Aspen – хорошо известные страховщики, Pembroke, Markel, Inter Hannover – новые участники рынка).



Крупные происшествия и катастрофы вследствие военных и сопутствующих рисков каско, последние 12 мес. (>\$10 млн)

В связи с отсутствием крупных происшествий в период после событий 9/11 рынок страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков получил существенный доход – по нашим оценкам свыше \$ 1 млрд. (за период).

Вместе с тем, в течение последних 12 месяцев страховщикам воздушных судов от военных и сопутствующих рисков были предъявлены существенные требования вследствие ряда страховых случаев (ниже).

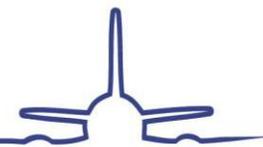
В результате, и 2013 договорный страховой год, и 2014 календарный год будет убыточным для страховщиков воздушных судов от военных и сопутствующих рисков.



Нападение на Международный аэропорт
Триполи



Нападение на Международный аэропорт
«Джинна» (Карачи)



Крупные происшествия и катастрофы вследствие военных и сопутствующих рисков каско, последние 12 мес. (>\$10 млн)

Дата события	Эксплуатант	Тип застрахованного воздушного судна	Резерв выплат (нетто)
29.11.13	LAM Mozambique Airlines (предполагаемое самоубийство пилота)	Embraer EMB-190	\$41,000,000
08.03.14	Malaysia Airlines (рейс МН370)*	Boeing 777-200	\$105,197,370
08.06.14	Нападение на Международный аэропорт «Джинна» (Карачи)	Различные	\$15,000,000
13.07.14	Нападение на Международный аэропорт Триполи**	Различные	\$450,000,000
17.07.14	Malaysian Airlines (рейс МН17)	Boeing 777-200	\$97,335,000
		Всего:	\$655,835,000

*Страховая выплата за воздушное судно была осуществлена в пропорции 50/50 страховщиками военных и сопутствующих рисков каско и авиа-каска (\$52,598,685 по каждому договору) , при этом участниками рынка страхования военных и сопутствующих рисков в любом случае создан резерв выплаты в размере 100% заявленной суммы.

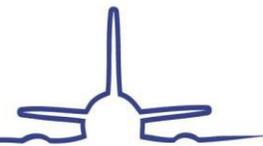
**Первоначальная оценка объема требований базируется на полной выработке совокупного лимита выплат, установленного договором страхования Libyan African Aviation Group (\$400 млн) плюс сумме вреда, причиненного другим воздушным перевозчикам.

Источник: Исследовательская база рыночных данных , данные на 24.07.2014.



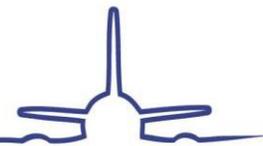
LAM MOZAMBIQUE AIRLINES peŭc 470





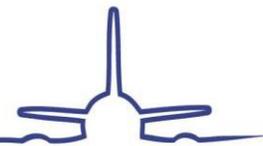
Страхование воздушных судов от военных и сопутствующих рисков 2014 – Обзор рынка

- По нашим оценкам размер подлежащего выплате страхового возмещения по страховым случаям, наступившим в 2014, уже превышает планируемый сбор премии (\$60 млн) в 12 раз; страховщики, по понятным причинам, испытывают насущную необходимость в быстрой (и существенной) коррекции размера страховых тарифов.
- Блиц-реакция рынка уже выразилась в значительном увеличении тарифа некоторыми страховщиками по вновь заключаемым договорам.
- Тем не менее, мы не должны упускать из виду долговременную положительную доходность этого вида страхования, а также учитывать общие тенденции и динамику страховой отрасли.
- Деятельность страховщиков широко диверсифицирована, зачастую страхование воздушных судов является лишь одним из подвигов страхования от военных рисков и рисков терроризма, портфель которого массово охватывает различные отрасли промышленности; наличие на рынке свободного мобильного капитала ведет к росту емкости, выделяемой на страхование воздушных судов от военных и сопутствующих рисков.
- Слишком узкий взгляд лидирующих страховщиков на требования момента, а равно и попытка чрезмерной коррекции тарифов может привести к эффекту, обратному ожидаемому: привлечению на рынок новой емкости, что, в конечном итоге, может подорвать возможность компенсировать свои убытки.
- Конечно, страховщикам предоставлено право требовать незамедлительного изменения цены договора (Оговорка о 7-дневном уведомлении), однако, рынок продемонстрировал более зрелый и ответственный подход в ответ на пиковое увеличение убыточности: были испрошены дополнительные сведения о степени риска (маршруты и аэропорты назначения), в дальнейшем все сошлись во мнении, что вероятная корректировка тарифов страховой премии будет осуществляться на стадии планового возобновления договоров на новый срок.



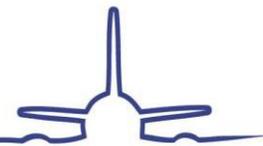
Рынок эксцедентного (добавочного) страхования риска ГО за причинение вреда (AVN52E)

- Емкость рынка существенных изменений не претерпела.
- Сбор страховой премии в 2013 составил \$81 млн. (против \$1.5 млрд. в 2002); в 2014 ожидалось дальнейшее падение сборов, однако, в связи с существенным увеличением убыточности такой тренд, скорее всего, изменится.
- Обозначилась последовательная тенденция заключения основных договоров страхования авиа-каска и риска ГО за причинение вреда с более высоким «приоритетным» лимитом страховой суммы, ведущая к уменьшению объема обязательств по договорам эксцедентного страхования.
- При организации программы страхования воздушного перевозчика в качестве общепринятого (и даже рекомендуемого) устоялся подход иерархического наложения лимитов страховой суммы.
- С момента разработки этого вида защиты в 2001 страховых случаев не наступало.
- В некоторых странах продолжают действовать программы государственной гарантии (имущественной защиты).
- Ряд перестраховщиков увязывают заключение договора эксцедентного страхования с возможностью участия в основном договоре.
- Существует вероятность того, что страховщики по основному договору увеличат размер премии, взимаемой за приоритетное страхование в соответствии с правилами Дополнения AVN52; в настоящее время страховщиками дискутируется необходимость взимания дополнительной премии по основным договорам с перевозчиками США (за «вложенный приоритет» по основному договору).
- Зачастую страховщики по договорам эксцедентного (добавочного) страхования риска ГО за причинение вреда (AVN52E) совпадают в одном лице с участниками рынка страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков.



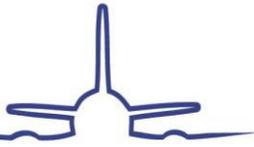
Рынок эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы

- Количество участников рынка ограничено – 6 основных страховщиков (Aspen, ACE, AIG, CV Starr, Kiln, XL).
- Вместе с тем, ряд иных страховщиков рассматривает возможность начать осуществление данного вида страхования (например, CV Starr вышел на рынок в 2013).
- Предложение комплексного участия – в «пакете» с основным договором страхования авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – привело к тому, что ряд крупных воздушных перевозчиков заменил своего страховщика по договору эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы.
- Стороной договора всегда выступает один страховщик (100% обязательств), без сострахования.
- Установление цены страхования в большей, нежели в других видах, степени зависит от индивидуальной убыточности страхователя – в расчёт обычно принимается средняя величина вреда, причиненного в течение последних пяти лет.
- Помимо цены, страховщики нащупывают другие подходы в привлечении новых страхователей, например:
 - Долгосрочные договоры страхования (3 года).
 - Увеличение совокупной суммы выплат (агрегата) до \$10 млн.
 - Возврат части страховой премии за безубыточность осуществляется в момент вступления договора в силу.
- Страховая защита может быть предоставлена на условиях исключения какого бы то ни было вреда, возмещаемого в соответствии с программами комплексного обслуживания изготовителя (поставщика).
- Несмотря на потенциально высокую убыточность страхования, страховщики с готовностью конкурируют друг с другом за прибыльные договоры.



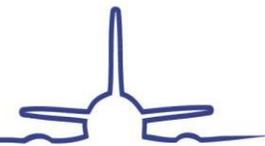
Сводный анализ рыночной ситуации (обобщения и выводы)

- Реакция рынка на серию недавних инцидентов и катастроф была быстрой – риторика ряда страховщиков достаточно жесткой, с попытками коррекции цены страхования по возобновляемым договорам.
- Как было отмечено, рынки находятся в интересном положении, и указанная выше реакция тому подтверждение: с одной стороны, на рынок давит избыточная емкость, с другой – есть явно выраженное намерение страховщиков изменить ценовой тренд.
- Любой серьезный страховой случай, наступивший до конца 2014, вне всякого сомнения, послужит прочным основанием для принятия страховщиками твердого решения об увеличении ставок. Сумеют ли страховщики добиться поставленной цели, каков будет шаг увеличения и как долго продержится такая тенденция нам еще только предстоит увидеть.
- Существенным обстоятельством, влияющим на рыночную конъюнктуру, является «фактор счастливого случая» – два крупных страховых события наступили по договорам страхования одного воздушного перевозчика, следовательно, страховщики, которые не участвуют в этих договора, счастливо избежали существенных выплат в части страхования авиа-каска; в конечном счете, эти страховщики испытывают меньшую необходимость в увеличении цены страхования.
- Мы вступаем в период относительной неопределенности, в течение которого должна определиться рыночная конъюнктура.



UPS AIRLINES peŭc 1354





What Next for the Aviation Industry

With recent major losses dominating the media and the aviation insurance market, we are now entering a period of relative uncertainty during which market forces attempt to work themselves out. In this article we give our view on the current market conditions and key issues facing aviation insurance buyers.

•WILL MY HULL AND LIABILITY RATES INCREASE AND BY HOW MUCH?

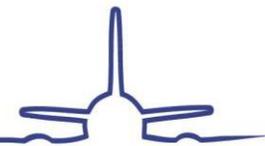
- Certainly rate reductions seem to be a thing of the past and there is every signal that rates will increase. The amount of any increase however will be different for each airline because quality, loss record, size, growth and areas of operation etc. all remain the key drivers to an insurers technical rating model. Whilst we do expect the core rates to increase, to what extent and for how long it is too early to predict. From JLT's point of view we are reminding insurers that the recent major liability losses need to be viewed across a five or ten year period and amortised accordingly. If this approach is adopted the increase will be measured and modest and probably sustainable to allow the market to restore itself to financial health. If increases are too high they will, in our opinion, result in a subsequent collapse and cause new capacity, dormant capacity and captive capacity to move into the market.

•WILL MY HULL WAR RATES INCREASE?

- There is significantly more pressure on this area because of the huge losses suffered this year that are many times the current premium level. Again we are lobbying for restraint even under these circumstances for the same reasons of sustainability rather than short term extreme treatment, but in any event the movement in rates will be distinctly more severe in this area than the Hull and Liability.

•IS AVN52 COVERAGE AFFECTED BY THESE RECENT WAR LOSSES?

- Fortunately there has been no claims for AVN52 excess liability section of the market, however many insurers that write this coverage are the same ones that write the Hull War and All Risks coverages, so ultimately this could have a slight effect on the premium levels here. Any effect however will likely be minimal compared to that of the Hull War or All Risks.



What Next for the Aviation Industry

- **WILL INSURERS LOSE MONEY BASED ON THESE RECENT LOSSES?**

- Losses are particularly severe compared to the premium base in the Hull War portfolio but less extreme on the Hull and Liability. Both sectors, insurers would argue, were well below the optimum technical rate level and these recent extraordinary losses will have created a loss year for both All Risks and War markets. It is worth noting that the loss miss factor remains a key factor, with not every insurer writing each account a number will have been fortunate enough to have missed one or more of the major losses and so ultimately as a result their end of year figures, assuming there are no further losses, will look much healthier in comparison.

- **ARE INSURERS ABLE TO RECOVER A MAJOR PROPORTION OF THE BIG LOSSES FROM REINSURERS?**

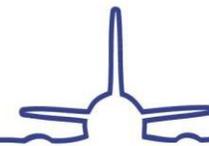
- Fortunately, most insurers have catastrophe reinsurance protection in place but any recoveries made here will not be enough to balance the books and there could of course be reinsurance price implications as a consequence of any recoveries for insurers when they renew these programs.

- **WHAT IS THE COST OF THE RECENT LOSSES?**

- The Hull War losses are provisionally estimated to be in excess of USD600 million (the Tripoli loss has not been accurately quantified due to restricted access) and the Hull & Liability losses will result in an overall claims result higher than the expected premium base by a substantial amount in all likelihood (but we cannot speculate on unconfirmed loss reserves).

- **ARE ANY INSURERS AT RISK OF BEING UNABLE TO PAY THE CLAIMS?**

- We are not aware of any insurer who could not pay these claims however large they are. Insurers are regularly monitored and only approved security is used on placements.



What Next for the Aviation Industry

- **GOING FORWARD WILL UNDERWRITERS STILL OFFER THE SAME COVERAGE'S AS BEFORE?**

- For the most part, the answer is yes. However insurers were already looking at particular sections of coverage such a Search & Rescue limits before the latest losses so we may see some changes in these areas. Airlines operating within high risk conflict zones should be prepared to have geographic policy restrictions or higher levels of premium.

- **WHAT IS HAPPENING TO AVAILABLE CAPACITY FOR ALL RISKS AND HULL WAR POLICIES, ARE SOME INSURERS GOING TO WITHDRAW FROM THE MARKET?**

- No one appears to be withdrawing at this stage because they anticipate some degree of premium increase. If this didn't happen it is likely that there would be some markets withdrawing or reducing their involvement in Aviation.

- **WHAT WILL HAPPEN IF THERE IS ANOTHER MAJOR LOSS THIS YEAR?**

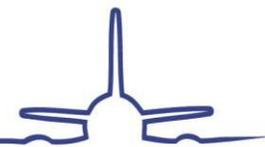
- Recognising that there is another five months to run this year, the risk remains of further losses. Fortunately the inherent safety of airlines remains true (both the Malaysian tragedies were not typical operational losses) and the confidence that insurers have in airline safety remains strong. However another major loss might cause some very extreme market reactions.

- **WILL I RECEIVE NOTICE OF CANCELLATION ON MY HULL WAR POLICY OR ON MY ALL RISK POLICY?**

- As of today, brokers have persuaded insurers not to issue notice for the most part (there are some specific cases that could not be avoided) and are looking to address premium changes at renewal. This has thankfully avoided a massive administrative event that would have been very difficult for all parties to cope with. All credit to the insurers for taking this mature and reflective approach.

- **WILL ANY INCREASES BE A SHORT TERM REACTION AND THEN RETURN TO NORMAL LEVELS?**

- As mentioned before, we believe that if increases are too harsh they will not last and history tells us that rates will likely fall quickly and dramatically if this happens upsetting the long term stability of the market.



What Next for the Aviation Industry

- **ARE INSURERS ASKING ANY SPECIFIC QUESTIONS ABOUT CONFLICT AREAS AND AIRLINE'S OPERATIONS?**
 - A number of insurers are requesting specific details of operational flight routes and destinations in, near or overflying 'conflict' areas. It is essential clients prepare as much detail on this as possible, as the better informed insurers are the better any negotiations will be.
- **WILL INSURERS GIVE NOTICE UNDER A LONG TERM PERIOD OR THE CPP (CONTINUOUS PERIOD POLICY) TYPE OF PERIOD?**
 - There are a number of CPP policies now in place and no insurer has yet given notice. This very much fits into the ethos of this partnership approach to insurance between client and insurer. Existing long term policies in the all risks market will we believe remain unchanged.
- **DOES IT STILL MAKE SENSE TO BUY CPP NOW THE MARKET SEEMS TO BE INCREASING RATES?**
 - Yes, because accidents can happen at any time and have a major impact on the rating cycle. Aviation insurance pricing is providing incredible value for the coverage given and even with some increase applied to current rating levels this still holds true. Recent events have demonstrated how fragile the market is and insurer's resilience to react in a measured and reasonable way has been tested perhaps to the limit. A CPP policy creates a platform for all parties to transact the business in a more sophisticated and stable forum and those criteria still remain compelling reasons to consider this unique JLT structure as a true hedge against the unforeseen event.