

УТВЕРЖДЕНО

Правлением АО РНПК
(Протокол № 9-2017 от 20.04.2017)

**АНДЕРРАЙТИНГОВАЯ ПОЛИТИКА
ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ И СОПУТСТВУЮЩИХ РИСКОВ**

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая андеррайтинговая политика (Политика) устанавливает основные принципы и минимальные стандарты, применяемые при осуществлении перестрахования грузов и сопутствующих рисков в АО «РНПК» (Компания).

1.1.1. В целях настоящей Политики к перестрахованию грузов и сопутствующих рисков (СР) относятся:

- перестрахование грузов;
- перестрахование ответственности перевозчиков;
- перестрахование ответственности экспедиторов;
- перестрахование выставок и культурных ценностей (Fine Art);
- перестрахование наличности/ценностей во время перевозки (СIT).

1.2. Целью настоящей Политики являются обеспечение единого подхода андеррайтеров к оценке рисков, формирование сбалансированного, прибыльного портфеля и достижение запланированной рентабельности.

1.3. Андеррайтеры Направления морского перестрахования (далее - Направление) обязаны при осуществлении перестрахования руководствоваться положением настоящей Политики и обеспечивать соответствие ее минимальным стандартам.

1.4. Решения по вопросам, которые в той или иной мере не соответствуют стандартам настоящей Политики, но удовлетворяют принципам эффективного бизнеса, принимаются руководством Направления или Компании, в соответствии с их полномочиями и действующими в Компании регламентами.

2. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕСТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ и СР.

2.1. Компания формирует аппетит к риску и определяет приоритетные направления на основании анализа внешней и внутренней среды.

2.1.1. При анализе внешней среды учитываются:

2.1.1.1. Возможности рынка:

- Тенденции, потребности и потенциал российского рынка страхования грузов и СР;
- Тенденции, потребности и потенциал мирового рынка перестрахования;

2.1.1.2. Существующие и потенциальные угрозы, включая, но не ограничиваясь:

- специфику урегулирования убытков в РФ по отдельным сегментам,
- сложившиеся традиции рынка и правила международного торгового оборота;
- подверженность факторам мошенничества;
- убыточность по видам страхования на мировом и российском рынке за последние 10 лет;
- политические и экономические санкции, военные конфликты, волатильность валют.

2.1.2. При анализе внутренней среды оцениваются возможности и потенциал Компании:

- финансовые возможности;

- ресурсы Компании в части организации урегулирования убытков по виду;
- ресурсы Компании в части оценки рисков и сопровождения договоров по виду и др.

2.2. Приоритетные направления перестрахования грузов и СР

Вид страхования	Приоритетные риски (допустимо участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимые риски (обязательная доля участия)	Нежелательные риски (минимальная доля участия либо отказ)
1	2	3	4
Страхование грузов	<p>Перевозка грузов военного и двойного назначения;</p> <p>Страхование экспортных и импортных грузов;</p> <p>Перевозка нового оборудования;</p> <p>Страхование на стандартных Оговорках ICC</p>	<p>Перевозка грузов, требующих соблюдения температурного режима;</p> <p>Перевозки, осуществляемые самим страхователем или ИП-перевозчиком;</p> <p>Разовые перевозки ТНП;</p> <p>Перевозки мебели;</p> <p>Перевозка медикаментов и фармпрепаратов;</p> <p>Почтовые и курьерские отправки;</p> <p>Перевозка сборных грузов;</p> <p>Перевозка животных (только от рисков</p>	<p>Перевозка ТНП, бытовой техники, стоимостью свыше 100 млн. рублей, компьютерного и телекоммуникационного оборудования, алкоголя и табачных изделий свыше 50 млн. рублей без охраны;</p> <p>Страхование риска «мошенничества» привлеченных перевозчиков и/или грузополучателя;</p> <p>Страхование рисков весовой недостачи, недовложения, недоставки целых и части мест при целостности пломб;</p> <p>Страхование на «всех рисках» перевозок сырья и материалов, наливных и насыпных грузов, грузов, подверженных бою и лому без франшизы;</p> <p>Страхование рисков РОД, сколов и царапин,</p>

		повреждения и гибели в результате ДТП, пожара, взрыва, стихийных бедствий); Страхование на нестандартных оговорках и расширенном покрытии.	повреждения ЛКП для неупакованных грузов; Страхование «всех рисков» для грузов, бывших в употреблении, без предварительного осмотра; Страхование грузов, не имеющих документального подтверждения стоимости; Страхование перевозок без оформления установленных законом транспортных документов; Перевозка негабаритных и тяжеловесных грузов без соблюдения установленных требований.
Страхование ответственности перевозчика	Перевозчики ЮЛ, имеющие собственный парк ТС более 100 единиц; Ответственность за перевозки оборудования, сырья и материалов для производства	Перевозчики ЮЛ, имеющие парк более 10 единиц Ответственность за перевозки ТНП.	Перевозчики ИП; Парк менее 10 ТС; Ответственность за перевозку автомобилей; Ответственность эвакуаторов; Ответственность за перевозку ценных грузов и наличности; Ответственность за перевозку алкогольной и табачной продукции; Ответственность за перевозку животных.

Страхование ответственности экспедиторов	По-отгрузочное страхование	Страхование ответственности экспедиторов по годовому лимиту, на основании данных годового оборота	Страхование ответственности экспедиторов по ставке от лимита ответственности, без учета данных годового грузооборота
Страхование выставок предметов искусств и культурных ценностей (Fine Art);	Выставки по линии Министерства культуры	Выставки музеев и частных собраний	Постоянные экспозиции и/или хранение частных собраний; Страхование объектов, не имеющих достоверной оценки; Страхование объектов, не имеющих должных мер защиты от пожара и ПДТЛ
Страхование наличности/ценностей во время перевозки (СIT).	Страхование инкассаторской деятельности банков на годовой основе, с учетом годового оборота; Разовые перевозки ценностей (наличности, драг. камней) при повышенных мерах безопасности, осуществляемые по межправительственным соглашениям	Страхование нелояльности, мошенничества и умышленных действий сотрудников Страхователя	Страхование для ЧОП; Страхование по лимиту; Перевозка наличности на небронированных ТС, без должных мер охраны

3. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА СТЕПЕНЬ РИСКА.

- 3.1.1. История убыточности по страхователю
- 3.1.2. Существенные параметры риска (Приложения по видам страхования/перестрахования)
- 3.1.3. Условия договора страхования /перестрахования
- 3.1.4. Перестрахователь и его СУ
- 3.1.5. Условия урегулирования убытков

4. РИСК - АППЕТИТ.

4.1. Собственное удержание.

4.1.1. Величина собственного удержания Компании по каждому Направлению перестрахования утверждается Правлением Компании в соответствии с действующими регламентами.

4.1.2. Утвержденная величина собственного удержания на 2016-2017 гг. (Протокол №4 от 28.12.2016г.) в области перестрахования грузов и СР составляет:

Грузы (включая СІТ и Fine Art): 2,5 млрд. рублей по риску / локации;

Ответственность перевозчиков/экспедиторов: 0,5 млрд. рублей по риску / договору.

4.2. Контроль кумуляции:

4.2.1. При определении доли РНПК в риске необходимо учитывать возможную кумуляцию:

- при страховании/перестраховании грузов – кумуляцию партий грузов, застрахованных по разным договорам страхования/перестрахования, перевозимых на одном транспортном средстве, в одном ж/д составе или на транспортных средствах, идущих в сцепке или «колонной»;

- при страховании/перестраховании каско ТС и гражданской ответственности экспедиторов или эксплуатантов ТС – по каждому рейсу/транспортному средству;

- при страховании грузов, включая временное хранение (до, в процессе или после транспортировки) – по месту перегрузок/хранения;

- по другим договорам перестрахования, факультативным и облигаторным, заключенным Компанией с перестраховщиком или другими перестраховщиками в отношении одного объекта, транспортного средства и/или места хранения.

4.2.2. Совокупный размер собственного удержания Компании не должен превышать утвержденного размера собственного удержания Компании по риску:

	PML	Целевое значение Доли РНПК Не более 50% из 100	Допустимое значение Доли РНПК Не более 10% из 100
1. Кумуляция по риску	PML по договору менее или равно страховой сумме по договору	Доля РНПК в риске устанавливается в рамках одобренного СУ	Доля РНПК рассчитывается от PML, который не должен превышать одобренного СУ по виду, доля не более 5 000 000 000 рублей

	PML превышает страховую сумму по договору	Доля РНПК рассчитывается от PML, который не должен превышать одобренного СУ	Доля РНПК рассчитывается от PML, который при этом не должен превышать 1,5 СУ по виду, доля не более 5 000 000 000 рублей
2. Кумуляция по объекту	PML по доле РНПК рассчитывается как общий PML по всем договорам перестрахования, заключенным в отношении одного и того же груза (включая доли в договорах облигаторного перестрахования, заключенных с другими перестраховщиками, в случае если их доля превышает размер их собственного удержания)	Общая страховая сумма и PML по доле РНПК не превышают суммарного, одобренного значения СУ по виду.	Общая страховая сумма по доле РНПК не превышает 5 000 000 000 рублей
3. Кумуляция по одному транспортному средству	PML по доле РНПК рассчитывается как общий PML по всем договорам перестрахования, заключенным в отношении одной и тоже перевозки на одном и том же транспортном средстве (включая доли в договорах облигаторного перестрахования, заключенных с другими перестраховщиками, в случае если их доля превышает размер их	Общая страховая сумма и PML по доле РНПК не превышают 5 000 000 000 рублей	Страховая сумма и PML по доле РНПК по каждому договору не превышают одобренного СУ по виду.

	собственного удержания)		
4. Кумуляция по месту перегрузок/хранения	PML по доле РНПК рассчитывается (если возможно) как общий PML по всем договорам перестрахования, заключенным в отношении одной локации (включая доли в договорах облигаторного перестрахования, заключенных с другими перестраховщиками, в случае если их доля превышает размер их собственного удержания)	Общая страховая сумма и PML по доле РНПК не превышают 5 000 000 000 рублей	Страховая сумма и PML по доле РНПК по каждому договору не превышают одобренного СУ по виду.

4.2.3. По решению Комитета по рискам Компании размер собственного удержания Компании по каждому конкретному риску может быть увеличен сверх утвержденных размеров собственного удержания Компании.

5. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА КОМПАНИИ

5.2. Ценовая политика Компании по перестрахованию грузов и сопутствующих рисков определяется на основании действующих нормативных документов и практики морского страхования (страхования грузов).

5.1.1. В случае, если Компания участвует в риске с долей, не превышающей обязательную (10% от передаваемых в перестрахование обязательств), страховой тариф определяется как средневзвешенный тариф рынка по формуле:

$$a = \frac{\sum_{i=1}^n (k_i * a_i)}{\sum_{i=1}^n k_i}$$

где:

a – страховой тариф по доле ответственности РНПК (в % от страховой суммы (лимита ответственности) по договору);

k_i – доля ответственности i-го перестраховщика от страховой суммы (лимита ответственности) по договору (в долях от страховой суммы (лимита ответственности) по договору);

a_i – страховой тариф по доле ответственности i-го перестраховщика (в % от страховой суммы (лимита ответственности) по договору).

5.1.2. В случае, если Компания участвует в риске с долей, более обязательной (более 10% от передаваемых в перестрахование обязательств), условия страхования определяются андеррайтером Компании с учетом его опыта и компетенции на основании анализа степени риска.

6. САНКЦИОННЫЕ РИСКИ

6.1. «Санкционными» считаются риски, если под персональными или секторальными санкциями ООН, Евросоюза или США находятся:

- страхователь или выгодоприобретатель (собственник груза);
- грузы, транспортное средство;
- пункт отправления или пункт назначения.

6.2. «Санкционность» риска является обстоятельством, повышающим привлекательность риска для РНПК, в аспекте:

- определения цены риска и его условий;
- размеров собственного удержания;
- определения доли участия в риске.

7. РЕВИЗИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ ПОЛИТИКИ

7.1. Ревизия Политики осуществляется ежегодно в срок до 01 апреля текущего года.

7.2. Изменения в Политику могут вноситься:

- в процессе ежегодной ревизии;
- в случае изменения размера собственного удержания Компании, внутренних регламентов Компании, внешних нормативных документов или законодательства;
- по итогам анализа убыточности за предыдущий год, с учетом андеррайтинговой стратегии на будущие периоды;

7.3. Изменения фиксируются в письменном виде, утверждаются в порядке, предусмотренном для утверждения Политики и доводятся до сведения всех сотрудников Направления морского перестрахования не менее, чем за 5 рабочих дней до вступления изменений в силу.