

## **АНДЕРРАЙТИНГОВАЯ ПОЛИТИКА ПО ПЕРЕСТРАХОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ РИСКОВ**

### **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1. Настоящая Андеррайтинговая политика (далее – Политика) в дополнение к утвержденной Решением Наблюдательного совета «Политике перестрахования Акционерного Общества «Перестраховочная компания НПК» от 26.12.2016 г. (далее – Политика перестрахования) устанавливает основные принципы и минимальные стандарты, применяемые при осуществлении перестрахования авиационных рисков в АО РНПК (далее - Компания).

1.2. В целях настоящей Политики к авиационным рискам относятся:

- 1.2.1. перестрахование рисков каско воздушных судов (далее – ВС);
- 1.2.2. перестрахование рисков гражданской ответственности эксплуатантов ВС;
- 1.2.3. перестрахование рисков авиационного судостроения;
- 1.2.4. перестрахование рисков гражданской ответственности владельцев и эксплуатантов аэропортов, аэропортовых служб и органов управления воздушным движением;
- 1.2.5. перестрахование рисков гражданской ответственности товаропроизводителей авиационной техники, продавцов и исполнителей работ, связанных с авиационной техникой (далее – ответственность товаропроизводителей);
- 1.2.6. перестрахование рисков, связанных с жизнью и здоровьем членов экипажей воздушных судов (далее – НС членов экипажей).

1.3. Целью настоящей Политики является обеспечение единого подхода андеррайтеров к оценке рисков, формирование сбалансированного, прибыльного портфеля рисков и достижение запланированной рентабельности перестраховочной деятельности.

1.4. Андеррайтеры Направления морского перестрахования (далее – Направление) при осуществлении перестрахования авиационных рисков должны руководствоваться положениями настоящей Политики.

1.5. 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. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕСТРАХОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ РИСКОВ

2.1. В соответствии с действующей Политикой перестрахования авиационные риски относятся к целевым сегментам бизнеса, в которых АО РНПК стремится к участию в пределах собственного удержания с целью повышения рентабельности.

2.2. Компания формирует аппетит к риску и определяет основные направления на основании анализа внешней и внутренней сред.

2.2.1. При анализе внешней среды учитываются:

2.2.1.1. Возможности рынка:

- а. тенденции, потребности и потенциал российского рынка авиационного страхования;
- б. тенденции, потребности и потенциал мирового рынка авиационного перестрахования;

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

- а. специфику урегулирования убытков в РФ по отдельным сегментам;
- б. сложившиеся традиции рынка;
- в. подверженность факторам мошенничества;
- г. убыточность по видам страхования на мировом и российском рынке за последние 10 лет;
- д. действующие политические и экономические санкции;
- е. существующие вооруженные конфликты;
- ж. волатильность валют.

2.2.2. При анализе внутренней среды оцениваются возможности и потенциал Компании в части:

- а. финансовых возможностей;
- б. ресурсов Компании при организации урегулирования убытков по виду;
- в. ресурсов Компании при оценке рисков и сопровождении договоров по виду.

2.3. Направления перестрахования авиационных рисков:

Риски	Целевое значение (допустимо участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимое значение (обязательная доля участия)	Недопустимое значение (минимальная доля участия либо отказ)
1	2	3	4
Каско ВС	ВС гражданской авиации.	ВС малой авиации <sup>1</sup> .	Единичные экземпляры

<sup>1</sup> К малой авиации относятся:

- самолёты, соответствующие нормам Авиационных правил, часть 23 (АП-23), нормальной категории с максимальной взлетной массой не более 5700 кг и числом пассажиров не более 9 и переходной (комьютерной) категории с максимальной взлетной массой не более 8600 кг и числом пассажиров не более 19;
- вертолёты, соответствующие нормам Авиационных правил, часть 27 (АП-27), с максимальной взлетной массой не более 4500 кг.

	<p>ВС бизнес-авиации.</p> <p>ВС военного назначения.</p>	<p>Беспилотные летательные аппараты (БПЛА).</p>	<p>воздушного судна (далее – ЕЭВС).</p> <p>Летательные аппараты легче воздуха.</p>
<p>Гражданская ответственность эксплуатантов ВС</p>	<p>ВС гражданской авиации.</p> <p>ВС бизнес-авиации.</p> <p>ВС военного назначения.</p>	<p>ВС малой авиации.</p> <p>Беспилотные летательные аппараты (БПЛА).</p>	<p>ЕЭВС.</p> <p>Летательные аппараты легче воздуха.</p>
<p>Авиационное судостроение</p>	<p>–</p>	<p>Российские и иностранные сертифицированные производители авиационной техники.</p>	<p>–</p>
<p>Гражданская ответственность владельцев и эксплуатантов аэропортов, аэропортовых служб и диспетчеров</p>	<p>Международные аэропорты и аэропортовые службы, оказывающие услуги на их территории.</p> <p>Терминалы бизнес-авиации.</p> <p>Службы управления воздушным движением (далее – УВД).</p>	<p>Региональные аэропорты и аэропортовые службы, оказывающие услуги на их территории.</p>	<p>Местные аэропорты и аэропортовые службы, оказывающие услуги на их территории.</p>
<p>Гражданская ответственность товаропроизводителей (авиа)</p>	<p>–</p>	<p>Российские и иностранные производители авиационной техники и продукции авиационного назначения.</p> <p>Российские и иностранные компании, оказывающие услуги в</p>	<p>–</p>

		авиационной отрасли.	
Несчастные случаи (НС) членов экипажей	Члены экипажей ВС гражданской авиации. Члены экипажей ВС бизнес-авиации.	Члены экипажей ВС военного назначения. Члены экипажей ВС малой авиации.	Пилоты – собственники ВС малой авиации, в т.ч. ЕЭВС. Пилоты летательных аппаратов легче воздуха.

### 3. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА СТЕПЕНЬ РИСКА И ИХ ОЦЕНКА

Фактор	Целевое значение (желательно участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимое значение (допустимо участие с долей, превышающей обязательную, обязательная доля участия)	Условно допустимое значение (минимальная доля участия либо отказ)
<b>3.1. Каско ВС и гражданская ответственность эксплуатантов ВС</b>			
Тип ВС	ВС иностранного и российского производства, эксплуатируемые авиакомпаниями. ВС иностранного и российского производства, применяемые для перевозок в корпоративных целях, бизнес-авиация. Новые ВС и ВС после ремонта военного и гражданского назначения при проведении испытаний (облетов), перелетов.	ВС малой авиации иностранного и российского производства. БПЛА.	ЕЭВС. Легкие гидросамолеты, принадлежащие физическим лицам Летательные аппараты легче воздуха.
Характер использования ВС	Регулярные грузовые/пассажирские перевозки.	Перевозки ВС малой авиации	Любые полеты ЕЭВС.

	Нерегулярные грузовые/пассажирские перевозки в корпоративных целях. Нерегулярные пассажирские перевозки бизнес-авиации. Испытательные полеты, облеты после ремонта, перегоны ВС.	(кроме ВС бизнес-авиации). Полеты БПЛА с различными целями, кроме полетов на боевое применение.	Любые полеты легких гидросамолетов. Любые полеты летательных аппаратов легче воздуха.
Территория страхования	Весь мир, исключая территории в соответствии с оговоркой LSW617H или подобной (кроме регионов РФ).	Весь мир, включая все или отдельные территории в соответствии с оговоркой LSW617H или подобной.	Территории ведения боевых действий.
Состояние ВС	ВС не старше 15 лет с даты выпуска. ВС после ремонта (на период проведения облетов после ремонта).	ВС старше 15 и не старше 35 лет.	ВС старше 35 лет.
Период страхования/перестрахования	1 год. Менее 1 года для ВС на период проведения испытаний/облетов/перелетов.	Менее 1 года.	Краткосрочный период менее 3 месяцев.
<b>3.2. Авиационное судостроение</b>			
Период страхования/перестрахования	–	Период постройки ВС.	–
<b>3.3. Гражданская ответственность владельцев и эксплуатантов аэропортов, аэропортовых служб и диспетчеров</b>			
Местонахождения аэропорта,	Весь мир, исключая территории в соответствии с	Территории из списка оговорки LSW617H или подобной,	Территории ведения боевых действий.

территория оказания услуг	условиями оговорки LSW617H или подобной (кроме регионов РФ).	исключая территории ведения боевых действий.	
Лимит ответственности	Более 20 млн долларов США или эквивалента в другой валюте.	Более 3 млн долларов США и менее 20 млн долларов США или эквивалента в другой валюте.	Менее 3 млн долларов США или эквивалента в другой валюте.
Пассажиропоток	Более 1 млн человек в год.	Менее 1 млн человек в год.	Менее 300 тыс. человек в год.
Наличие и тип франшиз	Да / безусловная	Да / условная	Нет
Период страхования/перестрахования	1 год.	Менее 1 года.	Краткосрочный период менее 3 месяцев.
<b>3.4. Гражданская ответственность товаропроизводителей (авиа)</b>			
Период страхования/перестрахования	–	1 год.	Менее 1 года.
<b>3.5. Условия договора страхования /перестрахования</b>			
Соответствие страховой суммы страховой стоимости ВС (для авиа каско)	Да	Да	Нет
Урегулирование убытков	Контроль за урегулированием убытков со стороны РНПК. Совместное с перестрахователем урегулирование убытков.	Отказ от суброгации. Следование судьбе при СУ перестрахователя менее доли РНПК.	Прямое урегулирование убытков
Санкции	Да/нет	Да (обязательное участие РНПК)	–
<b>3.6. Перестрахователь</b>			
Объем сборов по виду (по данным	Входит в топ-5 российского	Входит в топ-15 российского	Прочие.

Банка России за последние 3 года)	рынка авиастрахования	рынка авиастрахования	
Собственное удержание Перестрахователя (от страховой суммы)	Более 5%	Менее 5%	Менее 1%
Наличие у Перестрахователя собственных облигаторных договоров перестрахования по виду	Да	Нет	–
Возможность использования Перестрахователем собственных облигаторных договоров перестрахования	Да	Нет (исключая санкции)	Нет
Участие РНПК в облигаторном договоре Перестрахователя по виду	Нет	Да	–
Убыточность по виду (на основании данных ЦБ)	Коэффициент выплат за 5 лет менее 0,6	Коэффициент выплат за 5 лет более 0,6 и менее 1,0	Коэффициент выплат за 5 лет более 1,0

#### 4. РИСК-АППЕТИТ

##### 4.1. Собственное удержание.

4.1.1. Собственное удержание Компании по каждому Направлению перестрахования деятельности устанавливается Правлением Компании в соответствии в п. 5.11.7. «Положения об оценке страховых рисков и управлению страховыми рисками».

4.1.2. Целевое значение по доле РНПК в зависимости от направления:

4.1.2.1. Целевое значение. Доля РНПК от 50% до 100% от 100% риска;

4.1.2.2. Допустимое значение. Доля РНПК от 10% до 50% от 100% риска;

4.1.2.3. Недопустимое значение. Доля РНПК не более 10% от 100% риска или отказ;

4.1.2.4. направления и риски, требующие индивидуального подхода к их оценке. По решению главного профильного андеррайтера с учетом одобренного максимального удержания РНПК по направлению.

4.1.3. В случае превышения величины собственного удержания, действующего на момент рассмотрения договора перестрахования, договор направляется для принятия решения о принятии риска в перестрахование в адрес Комитета по рискам Компании в соответствии с п. 5.11.12 «Положения об оценке страховых рисков и управлению страховыми рисками».

## **4.2. Контроль кумуляции.**

4.2.1. При определении доли РНПК в риске необходимо, используя информационно-учетную систему ПЕГА и другую доступную информацию, имеющуюся на момент принятия решения, учитывать возможную кумуляцию:

4.2.1.1. при страховании каско ВС и гражданской ответственности эксплуатантов ВС – по каждому воздушному судну. Максимальный размер собственного удержания Компании определяется как сумма утвержденных размеров собственного удержания по рискам каско ВС и гражданской ответственности эксплуатанта ВС.

4.2.1.2. при страховании гражданской ответственности владельцев аэропортов и аэропортовых служб – по территории страхования. Максимальный размер собственного удержания Компании определяется с учетом всех договоров, заключенных Компанией в отношении территории оказания услуг Страхователем, и не должен превышать утвержденного размера собственного удержания Компании по таким видам страхования в совокупности по всем заключенным договорам.

4.2.1.3. по другим договорам перестрахования, факультативным и облигаторным, заключенным Компанией с перестрахователем или другими перестрахователями – в отношении одного объекта и/или территории. Совокупный размер собственного удержания Компании не должен превышать утвержденного размера собственного удержания Компании по риску.

4.2.2. Андеррайтер запрашивает структуру размещения по каждому договору, а в случае ее непредоставления, исходит из наиболее консервативного сценария.

4.2.3. Расчет кумуляции осуществляется по одному случаю/событию.

4.2.4. Совокупный размер собственного удержания Компании, учитывая возможную кумуляцию, не должен превышать утвержденного размера собственного удержания Компании.

4.2.5. По решению Комитета по рискам Компании размер собственного удержания Компании по каждому конкретному риску может быть увеличен, с учетом возможной кумуляции, сверх утвержденных размеров собственного удержания Компании.



## 5. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА КОМПАНИИ

5.1. Ценовая политика Компании по направлению морского страхования определяется на основании действующих нормативных документов и практики морского страхования.

5.1.1. В случае, если Компания участвует в риске с долей, не превышающей обязательную (10% от суммы, передаваемой в перестрахование), 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<sub>i</sub> – доля ответственности i-го перестраховщика от страховой суммы (лимита ответственности) по договору (в долях от страховой суммы (лимита ответственности по договору));

a<sub>i</sub> – 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 суммы, передаваемой в перестрахование), условия страхования определяются андеррайтером Компании с учетом его опыта и компетенции на основании анализа степени риска в соответствии с разделами 2, 3 и 4 настоящей Политики.

## 6. САНКЦИОННЫЕ РИСКИ

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

- собственник или оператор, или менеджер воздушного судна;
- территория полетов, аэропорт приписки, место проведения ремонтных работ;
- характер перевозимого груза;
- собственник или получатель груза;
- характер использования воздушного судна, вид деятельности.

6.2. «Санкционность» риска является обстоятельством, которое учитывается при определении:

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

## **7. РЕВИЗИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ ПОЛИТИКИ**

7.1. Ревизия Политики осуществляется ежегодно.

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 позднее, чем за 5 рабочих дней до вступления изменений в силу.