

## **АНДЕРРАЙТИНГОВАЯ ПОЛИТИКА ПО ПЕРЕСТРАХОВАНИЮ 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).
- 1.2. 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 (CIT).
- 1.3. Целью настоящей Политики являются обеспечение единого подхода андеррайтеров к оценке рисков, формирование сбалансированного, прибыльного портфеля и достижение запланированной рентабельности перестраховочной деятельности.
- 1.4. Андеррайтеры Направления морского перестрахования (далее - Направление) обязаны при осуществлении перестрахования 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 ГРУЗОВ и СР**

- 2.1. Компания формирует аппетит к риску и определяет основные 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:

- специфика 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. Основные направления перестрахования грузов и СР

Вид страхования	Целевое значение (допустимо участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимое значение (обязательная доля участия)	Недопустимое значение (минимальная доля участия либо отказ)
1	2	3	4
Страхование грузов	Перевозка грузов военного и двойного назначения; Страхование экспортных и импортных грузов; Перевозка нового оборудования;	Перевозка грузов, требующих соблюдения температурного режима; Перевозки, осуществляемые самим страхователем или ИП-перевозчиком;	Перевозка ТНП, бытовой техники, стоимостью свыше 100 млн. рублей, компьютерного и телекоммуникационного оборудования, алкоголя и табачных изделий свыше 50 млн. рублей без охраны;

	<p>Страхование стандартных Оговорках ICC</p>	<p>на</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 повреждения и гибели в результате ДТП, пожара, взрыва, стихийных бедствий);</p> <p>Страхование на нестандартных оговорках расширенном покрытии.</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, повреждения ЛКП для неупакованных грузов;</p> <p>Страхование «всех рисков» для грузов, бывших в употреблении, без предварительного осмотра;</p> <p>Страхование грузов, не имеющих документального подтверждения стоимости;</p> <p>Страхование перевозок без оформления установленных законом транспортных документов;</p> <p>Перевозка негабаритных и тяжеловесных грузов без соблюдения</p>
--	--	--	---

			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;  Возраст транспортных средств (тягачей и полуприцепов) превышает 15 лет;  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 искусства и культурных ценностей (FineArt);	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

<p>Страхование наличности/ценности/ценностей во время перевозки и (СИТ).</p>	<p>Страхование инкассаторской деятельности банков на годовой основе, с учетом годового оборота;</p> <p>Разовые перевозки ценностей (наличности, драг. камней) при повышенных мерах безопасности, осуществляемые по межправительственным соглашениям</p>	<p>Страхование нелояльности, мошенничества и умышленных действий сотрудников Страхователя</p>	<p>Страхование для ЧОП;</p> <p>Страхование по лимиту;</p> <p>Перевозка наличности на небронированных ТС, без должных мер охраны</p>
--	---	---	---

### 3. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА СТЕПЕНЬ РИСКА

3.1. История убыточности по страхователю

3.2. Существенные параметры риска (Приложения по видам страхования/перестрахования)

3.3. Условия договора страхования /перестрахования

3.4. Перестрахователь и его СУ

3.5. Условия урегулирования убытков.

### 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/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»;

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

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

4.2.1.4. по другим договорам перестрахования, факультативным и обязательным, заключенным Компанией с перестраховщиком или другими перестраховщиками в отношении одного объекта, транспортного средства и/или места хранения. PML по доле РНПК рассчитывается как общий PML по всем договорам перестрахования, заключенным в отношении одного и того же груза/ТС/места хранения (включая доли в договорах обязательного перестрахования, заключенных с другими перестраховщиками, в случае если их доля превышает размер их собственного удержания).

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 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 перестрахованию грузов и сопутствующих рисков определяется на основании действующих нормативных документов и практики морского страхования (страхования грузов).

5.2. 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).

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