

АНДЕРРАЙТИНГОВАЯ ПОЛИТИКА ПО ПЕРЕСТРАХОВАНИЮ МОРСКИХ РИСКОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

1.2. В целях настоящей Политики к морским рискам относятся:

- перестрахование рисков каско водных судов;
- перестрахование судостроительных рисков;
- перестрахование рисков ответственности судовладельцев;
- перестрахование рисков, связанных с жизнью, здоровьем и з/платой экипажей судов.

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

1.4. Андеррайтеры Направления морского перестрахования (далее НМП) обязаны при осуществлении перестрахования морских рисков 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 подразделения или Компании в соответствии с их полномочиями и действующими в Компании регламентами.

2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕСТРАХОВАНИЯ МОРСКИХ РИСКОВ.

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

2.2. При анализе внешней среды учитываются:

2.2.1. Возможности рынка:

- тенденции, потребности и потенциал Российского рынка морского страхования;
- тенденции, потребности и потенциал мирового рынков перестрахования;

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

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

2.3. 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.

2.4. Основные направления морского перестрахования

Фактор	Целевое значение (допустимо участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимое значение (обязательная доля участия)	Недопустимое значение (минимальная доля участия либо отказ)
1	2	3	4
Риски каско	Судостроительные риски, начиная с 0 этапа строительства; Классическое каско, включая столкновения, IV(HI), интересы залогодержателей (MI)	Каско, включая фрахт и интересы фрахтователей (FI); Интересы залогодержателей (MI), Судостроительные риски – только испытания и поставка.	Каско включая забортное оборудование, промысловое забортное оборудование и снасти (сети, тралы, кошельки и т.п.) Интересы залогодержателей (MI),

			ИСКЛЮЧЕНИЯ: Отдельно фрахт, FI, военные риски.
Риски P&I и НС экипажа	Обязательное страхование на ВВП; Конвенционные требования; Полное покрытие, исключая ответственность за груз, спецпокрытие и экипаж с лимитом более 50 000 долларов на человека.	Включая спецпокрытие, ответственность за груз, ответственность за столкновения и экипаж с лимитом не более 100 000 долларов на человека.	Отдельно груз, загрязнения для наливных судов, экипаж с лимитом более 100 000 долларов на человека, культурные и исторические ценности, наличные деньги, спецриски. ИСКЛЮЧЕНИЯ: Суда под флагом США; Экипаж с гражданством США; Претензии по загрязнению территориальных вод США, в отношении которых применяются положения и условия Законов о загрязнении нефтью окружающей среды США от 1990 г. и/или «CERCLA» и/или «LKSOSPRA».

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

3.1. Менеджер /судовладелец

Фактор	Целевое значение (желательно участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимое значение (обязательная доля участия, доля участия не более 50% от утвержденного СУ по риску)	Условно допустимое значение (минимальная доля участия либо отказ)

Менеджер	Россия	Россия, страны бывшего Советского Союза, Иностраный менеджер (при наличии российского интереса)	Иностраный менеджер (при отсутствии российского интереса)
Опыт менеджера	Более 5 лет	Более 1 года	Менее 1 года
Статистика убытков по флоту	Убыточность за 5 лет менее 50%	Убыточность за 5 лет менее 70%	Убыточность за 5 лет более 70%

3.2. Судно

Фактор	Целевое значение (желательно участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимое значение (обязательная доля участия, доля участия не более 50% от утвержденного СУ по риску)	Условно допустимое значение (минимальная доля участия либо отказ)
Тип судна (кроме судостроительных рисков)	Суда речные и река-море плавания; Суда морские (кроме пассажирских, буровых платформ, кабелеукладчиков и др. судов спец назначения, heavy-lift, livestock, accommodation и земснарядов и яхт)	Морские суда: пассажирские, яхты, земснаряды, рестораны, пассажирские суда, кабелеукладчики и т.п. heavy-lift, livestock accommodation и земснаряды.	Военные суда, буровые платформы
Брутто – тоннаж (кроме судостроительных рисков)	До 7 500 БРТ	До 30 000 БРТ	Более 30 000 БРТ
Класс (кроме судостроительных рисков)	PPP, IACS и ассоциированные	Первые 20 согласно рейтингу Paris MoU	Более, чем 20 позиция согласно рейтингу Paris MoU, без класса
Флаг	«Белый», согласно рейтингу Paris MoU	«Белый и Серый», согласно рейтингу Paris MoU	Иной
Район плавания, всегда в соответствии с классом	Территориальные воды РФ, Европейские воды, Северное побережье Африки	Кроме Стран ближнего Востока и Юго-восточной Азии Антарктики, Америки,	Страны ближнего Востока и Юго-восточной Азии Антарктика, Америка,

		Австралии, Океании, Африки (кроме северного побережья)	Австралия, Океания, Африка (кроме северного побережья)
1. Морские суда			
Возраст	До 20 лет	До 30 лет	Более 30 лет
Характер использования объектов (кроме судостроительных рисков)	Кроме указанных в столбцах 3 и 4	паромные переправы, линейные суда, геологоразведка и сейсморазведка, подводно-технические работы, гидротехническое строительство	для военных нужд, шельфовая разведка и добыча, обслуживание буровых платформ
2. Речные суда, суда прибрежного плавания и портофлот			
Брутто – тоннаж (кроме судостроительных рисков)	До 7 500 БРТ	Без ограничения	-
Возраст	До 30	До 40	Более 40 лет
3. Яхты			
Возраст судна	До 7 лет	До 20 лет	Более 20 лет
Материал корпуса	Сталь, композит	Кроме деревянных	Деревянные
Тип (кроме судостроительных рисков)	Круизные яхты длиной не менее 40 футов.	Иные, кроме гидроциклов, надувных лодок, экранопланов, спортивных и гоночных яхт, тримаранов.	Спортивные, экранопланы, гоночные суда. <u>ИСКЛЮЧЕНИЯ:</u> гидроциклы, тримараны, надувные лодки.

3.3. Условия договора страхования /перестрахования

Фактор	Целевое значение (желательно участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимое значение (обязательная доля, доля не более 50% от утвержденного СУ по риску)	Условно допустимое значение (минимальная доля участия либо отказ)
Период страхования/ перестрахования	1 год	менее года /на рейс/более года	менее 30 дней
Селекция объектов	передается весь застрахованный	Передаются отдельные суда из	<u>ИСКЛЮЧЕНИЯ:</u> Любое

	флот	флота	оборудование или части судна отдельно.
Урегулирование убытков	Кроме позиций, указанных в столбцах 3 и 4.	Отказ от суброгации, Следование судьбе при СУ перестрахователя менее доли РНПК;	прямое урегулирование убытков
Применимое право	Российская Федерация; Великобритания	Германия, Франция, Дания, Норвегия	Иное
Арбитраж	МАК при ТПП РФ; Арбитраж РФ; Суд Англии и Уэльса.	Арбитраж пост-советского пространства; Лондонская ассоциация морских арбитров; Немецкая ассоциация морских арбитров (Гамбург);	Иное

3.4. Перестрахователь

Фактор	Целевое значение (желательно участие с долей, превышающей обязательную)	Допустимое значение (обязательная доля, доля не более 50% от утвержденного СУ по риску)	Условно допустимое значение (минимальная доля участия либо отказ)
Объем сборов по виду (по данным ЦБ РФ за последние 3 года)	Входит в топ 5 рынка морского страхования	Входит в топ 10 рынка морского страхования	иное
СУ Перестрахователя	Более 10% из 100	10% из 100	Менее 10%
Наличие obligatora по виду	Емкости obligatora недостаточно	Obligатора нет	Риск не покрывается obligатором (кроме санкций) Страховой рынок отказывается участвовать в риске.

Убыточность по виду (на основании данных ЦБ)	Коэффициент выплат за 5 лет менее 0,7	Коэффициент выплат за 5 лет менее 1,0	Коэффициент выплат за 5 лет более 1,0
3.5. Лидер по урегулированию убытков			
Опыт компании в урегулировании убытков	Входит в топ 5 рынка морского страхования	Входит в топ 10 рынка морского страхования	иное
Организация урегулирования убытков	Имеет специализированное подразделение по урегулированию морских убытков	Имеет специалистов по урегулированию морских убытков в составе подразделений	Не имеет специалистов
Доля лидера по урегулированию убытков в риске	Лидер по урегулированию участвует в риске с максимальной долей	Лидер по урегулированию не является лидирующим перестраховщиком, но его доля составляет не менее 10% из 100	Лидер по урегулированию участвует в риске с долей менее 10% из 100

3.6. Информация для оценки риска:

3.6.1. Информация, предоставленная Перестрахователем /Представителем Страхователя:

- Технические характеристики судна;
- Идентификационные данные судна;
- собственники и технические менеджеры;
- статистика убытков;
- отчет сюрвейера (если имеется)

3.6.2. Информация, содержащаяся в доступных бесплатно или по подписке базах данных:

- Сайты классификационных обществ;
- www.lloydslistintelligence.com
- Equasis;
- Paris MoU;
- Infoflot;

3.6.3. При наличии противоречий или недостаточности имеющейся в наличии информации андеррайтер вправе потребовать предоставления копий

классификационных документов или проведения предстрахового осмотра.

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;

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

4.1.4. 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. по договору - PML по доле РНПК рассчитывается как сумма PML по всем страховым рискам;

4.2.1.2. по объекту (по судну) - PML по доле РНПК рассчитывается как общий PML по всем страховым рискам по всем договорам перестрахования, заключенным в отношении одного и того же судна (включая доли в договорах облигаторного перестрахования,

заключенных с другими перестраховщиками, в случае если их доля превышает размер их собственного удержания);

4.2.1.3. по территории (только для судостроительных и портовых рисков) - PML по доле РНПК рассчитывается как общий PML по всем рискам 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).

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.

5.2.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:

$$[(\text{доля перестраховщика1} * \text{тариф1}) + (\text{доля перестраховщика 2} * \text{тариф2}) + (\text{доля перестраховщика N} * \text{тарифN})] / (\text{доля перестраховщика1} * + \text{доля перестраховщика2} * + \dots + \text{доля перестраховщикаN} *)$$

5.3.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 разделом 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 судна;
- район плавания, порт приписки, порт отстоя, порт проведения ремонтных работ;
- характер перевозимого груза;
- собственник или получатель груза;
- характер использования 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 менее, чем за 5 рабочих дней до вступления изменений в силу.