

## **АНДЕРРАЙТИНГОВАЯ ПОЛИТИКА ПО ПЕРЕСТРАХОВАНИЮ КОСМИЧЕСКИХ 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 рисков космической деятельности (далее – космические риски) в АО РНПК (далее - Компания).

1.2. В целях настоящей Политики к космическим рискам относятся:

- 1.2.1. перестрахование рисков производства космической техники;
- 1.2.2. перестрахование рисков предстартовой подготовки и запуска ракеты-носителя (далее – РН);
- 1.2.3. перестрахование рисков запуска и выполнения миссии<sup>1</sup> космического аппарата (далее – КА);
- 1.2.4. перестрахование рисков гражданской ответственности (далее – ГО) при запуске КА;
- 1.2.5. перестрахование рисков при эксплуатации КА на орбите;
- 1.2.6. перестрахование рисков потери дохода при эксплуатации КА на орбите;
- 1.2.7. перестрахование объектов наземной инфраструктуры.

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 космических рисков должны руководствоваться положениями настоящей Политики и обеспечивать соответствие её минимальным стандартам.

1.5. Решения по вопросам, которые в той или иной мере не соответствуют стандартам настоящей Политики, но удовлетворяют принципам эффективного

---

<sup>1</sup> Миссия КА – в зависимости от контракта может означать доставку груза КА на космическую станцию, вывод на целевую орбиту и проведение испытаний автоматического КА перед сдачей в эксплуатацию, вывод на целевую орбиту и эксплуатацию в течение указанного времени после запуска и пр.

бизнеса, принимаются руководством Направления или Компании в соответствии с их полномочиями и действующими в Компании регламентами.

## 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕСТРАХОВАНИЯ КОСМИЧЕСКИХ РИСКОВ

2.1. В соответствии с действующей Политикой перестрахования космические риски относятся к целевым сегментам бизнеса, в которых Компания 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 страхования космических рисков;
- б. тенденции, потребности и потенциал мирового рынка перестрахования космических рисков;

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. 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
Производство космической техники	РН российского и иностранного производства (США и ЕС). Пилотируемые КА,	РН российского производства (санкционные риски). Автоматические КА российского	–

	автоматические грузовые КА российского и иностранного производства, автоматические КА российского и иностранного производства (США и ЕС) гражданского назначения.	производства (санкционные риски).	
Предстартовая подготовка, запуск и выполнение миссии КА	РН российского и иностранного производства (США и ЕС). Пилотируемые КА, автоматические грузовые КА российского и иностранного производства, автоматические КА российского и иностранного производства (США и ЕС) гражданского назначения.	РН российского производства (санкционные риски). Автоматические КА российского производства (санкционные риски).	Опытные образцы РН.
Гражданская ответственность при запуске КА	РН российского и иностранного производства (США и ЕС).	РН российского (санкционные риски).	Опытные образцы РН.
Эксплуатация КА на орбите	Отдельные КА и группировки КА российского и иностранного производства (США и ЕС) гражданского назначения.	Отдельные КА иностранного производства (кроме США и ЕС).	Микро- и наноспутники.
Потеря дохода при эксплуатации КА	КА и группировки КА российского и иностранного производства (США и ЕС) гражданского назначения.	Отдельные КА иностранного производства (кроме США и ЕС).	Микро- и наноспутники.

Объекты наземной инфраструктуры	–	Объекты наземной инфраструктуры, используемые для запуска РН.	–
---------------------------------	---	---	---

### 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. Производство космической техники</b>			
Тип РН / КА	РН российского и иностранного производства (США и ЕС), используемые для запуска автоматических и пилотируемых КА. Пилотируемые КА российского и иностранного производства. Автоматические грузовые КА российского и иностранного производства. Автоматические КА российского и иностранного производства (США и ЕС) гражданского назначения.	РН иностранного производства (кроме США и ЕС). Автоматические КА иностранного производства (кроме США и ЕС). Автоматические КА российского производства (военного назначения).	–
Опыт производства космической техники	Более 15 лет	Менее 15 лет	–

Объем покрытия	С ответственностью за поименованные риски.	С ответственностью за все риски.	Только противоправные действия третьих лиц/военные риски.
Проведение испытаний космической техники	Проведение испытаний космической техники, исключая огневые испытания.	Огневые испытания космической техники.	Разрушающие испытания.
3.2. Предстартовая подготовка, запуск и выполнение миссии КА, гражданская ответственность при запуске КА			
Тип РН	РН российского и иностранного производства (США и ЕС), используемые для запуска автоматических и пилотируемых КА.	РН иностранного производства (кроме США и ЕС).	Опытные образцы РН.
Тип КА	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Пилотируемые КА российского и иностранного производства;</li> <li>- автоматические грузовые КА российского и иностранного производства;</li> <li>- автоматические КА российского и иностранного производства (США и ЕС) гражданского назначения.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Автоматические КА иностранного производства (кроме США и ЕС);</li> <li>- автоматические КА российского производства (военного назначения).</li> </ul>	—
Наличие известных системных технических проблем типа РН	Нет.	Да (санкционные риски)	Да.
Количество предшествующих успешных запусков РН	Более 5	Менее 5	Менее 3

Наличие известных системных технических проблем типа КА	Нет.	Да (санкционные риски)	Да.
Количество предшествующих успешных миссий типа КА	Более 5.	Менее 5.	Менее 2
Период покрытия	Запуск и миссия.	Предстартовая подготовка РН. Запуск РН до момента отделения КА.	–
Наличие выделенных полей падений для ступеней РН (при страховании ГО)	Да	Нет (санкционные риски)	Нет
Наличие подлимита в отношении ущерба окружающей среде (при страховании ГО)	Да	Нет	–
<b>3.3. Эксплуатация КА на орбите</b>			
Тип КА	Автоматические КА гражданского назначения.	Автоматические КА военного назначения (санкционные риски).	Микро- и наноспутники.
Производитель КА	КА российского и иностранного производства (США и ЕС).	КА российского производства (военного назначения) и иностранного производства (кроме США и ЕС).	–
Группировка КА/отдельный КА	Отдельные КА иностранного производства (США и ЕС), группировки КА российского и иностранного	Отдельные КА (в т.ч. КА военного назначения) российского и иностранного производства.	–

	производства (США и ЕС).		
Наличие известных системных технических проблем типа КА	Нет.	Да (санкционные риски)	Да.
Техническое состояние КА	Отсутствие или незначительные аномалии, не влияющие на работоспособность КА и срок расчетного активного существования КА, с момента начала эксплуатации на орбите.	Наличие аномалий с момента начала эксплуатации на орбите, влияющих на работоспособность КА или уменьшающих срок активного существования КА относительно расчетного.	Отказы основных или резервных систем КА, существенно снижающие срок активного существования КА или ведущие к невозможности использования КА по целевому назначению.
Остаточный срок активного существования КА	Более 50% расчетного срока активного существования.	Менее 50% расчетного срока активного существования.	Менее 15% расчетного срока активного существования.
Минимальный технический ресурс КА	1 год и более сверх расчетного срока активного существования КА.	Менее 1 года сверх расчетного срока активного существования КА.	Менее срока расчетного активного существования КА.
Период страхования/перестрахования	1 календарный год и более.	1 календарный год и более (санкционные риски)	Менее 1 календарного года.
<b>3.4. Риски потери дохода при эксплуатации КА на орбите</b>			
Техническое состояние КА	Отсутствие или незначительные аномалии, не влияющие на работоспособность КА и срок расчетного активного существования КА, с момента начала эксплуатации на орбите.	Наличие аномалий с момента начала эксплуатации на орбите, влияющих на работоспособность КА или уменьшающих срок активного существования КА относительно расчетного.	Отказы основных или резервных систем КА, существенно снижающие срок активного существования КА или ведущие к невозможности использования КА по целевому назначению.

Остаточный срок активного существования КА	Более 50% расчетного срока активного существования.	Менее 50% расчетного срока активного существования.	Менее 15% расчетного срока активного существования.
Минимальный технический ресурс КА	1 год и более сверх расчетного срока активного существования КА.	Менее 1 года сверх расчетного срока активного существования КА.	Менее срока расчетного активного существования КА.
Период страхования/перестрахования	1 календарный год и более.	1 календарный год и более (санкционные риски)	Менее 1 календарного года.
Наличие информации о контрактах Страхователя с клиентами и суммах контрактов	Да	Нет (санкционные риски)	Нет
Наличие в условиях договора перестрахования формулы расчета суммы страховой выплаты	Да	Нет (санкционные риски)	Нет
<b>3.5. Объекты наземной инфраструктуры</b>			
Виды объектов	Объекты инфраструктуры космодрома (кроме стартового комплекса).	Стартовый комплекс.	-
Удаленность объектов инфраструктуры космодрома от стартового комплекса	В соответствии с «Техническим регламентом о требованиях пожарной безопасности»	—	—
Наличие систем пожаротушения и противопожарной защиты	Да	Нет (санкционные риски)	Нет
<b>3.6. Перестрахователь</b>			
Объем сборов по страхованию космических рисков за последние 3 года	Входит в топ-5 российского рынка страхования	Входит в топ-10 российского рынка страхования	Прочие.



	космических рисков	космических рисков	
Собственное удержание Перестрахователя (от страховой суммы)	Более 5%	Менее 5%	Менее 1%
Наличие у Перестрахователя собственных облигаторных договоров перестрахования по виду	Да	Нет	–
Использование Перестрахователем собственных облигаторных договоров перестрахования	Да	Нет (исключая санкционные риски)	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:

4.1.1.1. при перестраховании рисков производства космической техники – по территории производства;

4.1.1.2. при перестраховании имущества и гражданской ответственности – по всем рискам по одному застрахованному объекту.

4.1.1.3. при перестраховании группировки КА – по типу КА в случае известных системных технических проблем типа КА;

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.

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);

$k_i$  – 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 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 заказчик КА;
- характер использования объекта, 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.