

Сегодня в пакет страховых услуг компании Onrisk входит страхование СВП от поломок и повреждений во время эксплуатации, а также от утраты или повреждения судна при его транспортировке, страхование гражданской ответственности пилота за нанесение вреда жизни и здоровью третьих лиц, а также за причинение имущественного ущерба. Компания устанавливает довольно низкие страховые тарифы, к примеру по полису страхования ответственности перед третьими лицами страховая премия составляет около 100 фунтов стерлингов в год.



Американские страховые компании также неохотно страхуют суда на ВП. Основной довод, который приводят страховщики, — отсутствие

средств. По информации американского объединения операторов судов на ВП, за 40 лет коммерческого использования судов этого типа не

пассажиры и третьих лиц. Статистика более чем обнадеживающая.

Как и в Великобритании, в США возникла проблема

Russia

По всей видимости, российским страховщикам в скором времени также придется столкнуться с проблемами западных коллег. В настоящее время гражданские суда на воздушной подушке находят применение для грузовых и пассажирских перевозок в районах Крайнего Севера и на Дальнем Востоке. А в туристической отрасли СВП уже используются в качестве прогулочных катеров. Кто и как страхует эти суда — пока остается загадкой. Очевидно, что и в России отсутствуют статистика аварий и инцидентов, связанных с эксплуатацией судов на ВП, но ДТП и поломки — явление нередкое. Случались и трагедии. В 2006 году во время спасательной операции в Ульяновске затонул катер на воздушной подушке «Гепард». Аппарат перевернулся от сильного ветра, в результате чего один из рыбаков, находившихся на судне, погиб.

На сегодня страхуются только строящиеся военные суда на ВП. Так, в 2006 году Российский страховой центр оформил страховки трем кораблям на воздушной подушке типа «Мурена», построенным на Хабаровском судостроительном заводе для ВМФ Республики Корея.

Летать на подушке можно не только в детстве во сне, но и в реальной жизни, если эта подушка — воздушная

объективных статистических данных по инцидентам и авариям, связанным с использованием этих транспортных

средств. По информации американского объединения операторов судов на ВП, за 40 лет коммерческого использования судов этого типа не

произошло ни одной аварии и не зарегистрировано ни одного случая причинения вреда жизни и здоровью пассажиров и третьих лиц. Статистика более чем обнадеживающая. Как и в Великобритании, в США возникла проблема классификации судов на ВП. Как страховать эти транспортные средства: как водный или сухопутный транспорт? Американцы классифицируют СВП в зависимости от среды эксплуатации. Если судно используется для передвижения над землей, то оно регистрируется и страхуется как вездеход. Причем от владельца в этом случае потребуют не только получить номерной знак, но и установить передние и задние фары, как на автомобиле. Если же судно используется для передвижения над водой, то оно рассматривается как моторная лодка и, соответственно, страхуется от морских рисков. Получить комбинированную страховку в США практически невозможно, а компании, предлагающие такой гибридный продукт, в два раза повышают страховые тарифы.

