

ванию, ремонту и хранению такого транспорта.

«Основная проблема, связанная с эксплуатацией некоммерческих маломерных судов, — недостаточно жесткий контроль за нормами безопасности на них и квалификацией капитанов, — приводит свои доводы директор центра морского страхования ОАО СК «Русский мир» Андрей Петров. — Это проблема не только страховщиков, но и всех участников водного движения и заинтересованных сторон, включая ГИМС и МЧС. Но надо отметить, что последние несколько лет ситуация меняется в лучшую сторону».

### Цена соответствует рискам

Стандартное страховое покрытие включает все риски, связанные с возможной гибелью или повреждением маломерного судна, с учетом общепринятых исключений. Набор этих рисков может варьировать в зависимости от страхового портфеля, рентабельности данного вида страхования и политики отдельно взятой страховой компании.

Согласно большинству правил страхования маломерных судов страховым случаем является физическая и конструктивная гибель или повреждение (а) маломерного судна или его частей; (б) имущества (оборудования), постоянно присутствующего (закрепленного) на маломерном судне.

Случай признается страховым, если причинение ущерба произошло вследствие следующих событий:

- пожара, взрыва, бури, землетрясения и иных стихийных бедствий;
- посадки на мель, соприкосновения с какими-либо плавучими или неподвижными предметами во время плавания (дрейфа, прикола, стоянки);
- погрузо-разгрузочных работ, посадки пассажиров;
- поломки валов, взрыва котлов;

- противоправных действий (включая угон) третьих лиц. Чаще всего страховщики выплачивают за повреждения корпуса или винтов, выходя-

щего дорого удовольствие, чтобы им пренебрегать. Спросом этот вид пользуется, но гораздо меньше, чем за рубежом. Причина в том, что в России пре-

можно сделать вывод, что страховка — вещь бесполезная. Она не только заставляет задуматься о безопасности, но и позволяет цивилизованным

щих из строя из-за слишком грязной воды.

«Помимо прочего, наша компания покрывает все необходимые и целесообразные расходы по спасению и сохранению маломерного судна, а также по уменьшению его дальнейших повреждений в результате страхового случая», — добавляет Дмитрий Воллин. Размер тарифа в компании МСК определяется в пределах 1–5% стоимости судна, а страхование гражданской ответственности владельца перед третьими лицами обойдется в 0,4–2 процента.

Застраховать стандартное маломерное судно средней стоимости, плавающее в пределах РФ, СК «Русский мир» предлагает по тарифу 0,8–2,5% страховой суммы — в зависимости от дополнительных факторов, влияющих на степень риска.

### В ответе за тех, кто в ответе

В страховой компании, кроме приобретения полиса каско на яхту или катер, собственнику предложат докупить еще и страховой полис ответственности, которая может наступить вследствие нанесенного ущерба другим судам, жизни и здоровью третьих лиц или окружающей среде. По российскому законодательству владельцы водных судов обязаны их страховать. Правда, страховая защита ответственности перед третьими лицами обязательна для кораблей при заходе в иностранные порты.

Страхование гражданской ответственности — не такое

тензии третьих лиц не всегда можно доказать в рамках действующего законодательства. И потому довольно часто виновника нельзя привлечь к ответственности или обязать возместить ущерб. Соответственно, такая страховка кажется многим судовладельцам неоправданной. Хотя все чаще страхование гражданской ответственности является обязательным условием — например, пользование стоянкой в отдельных акваториях и просто плавание по определенным районам невозможны без наличия соответствующего страхового полиса.

### Гидроциклы не возьмем!

От страхования гидроциклов отказываются не только петербургские страховщики.

«Причина тому, — объясняет Дмитрий Воллин, — отсутствие ранее официальной регистрации этой техники. Помимо этого, не было отработанной схемы фиксации страховых случаев с этими судами».

Андрей Петров связывает осторожность страховщиков в первую очередь с отсутствием каких-либо требований к пользователям гидроциклов в части норм безопасности, скоростных режимов, квалификации пилотов, что приводит к высокой аварийности и убыточности. Другая причина, по его мнению, — малое количество потенциальных объектов страхования. Хотя не исключено, что в скором будущем ситуация изменится, и страховщики смогут охватить и этот сегмент.

способом решить все споры в случае аварии. Конечно, если мы того сами хотим.



**Николай Кожин**

директор филиала СК «Арбат» в СПб

При защите судовладельцев мы одновременно предлагаем и страхование их ответственности перед третьими лицами, и страховку их судна. Эти продукты могут продаваться и по отдельности, но финансовая защита при выборе только одного вида страхования превращается в «рулетку»: собственнику судна придется либо самому оплачивать восстановление своего имущества, либо возмещать ущерб, нанесенный пострадавшей стороне. При комплексном страховании перечень рисков небольшой, но исчерпывающий:

- ответственность при столкновении с другими судами;
- ответственность за повреждения плавучих и неподвижных предметов (буйков, свай мостов и т. д.);
- ущерб (повреждения, полученные при столкновении, вандализме и т. п.);
- кража (хищение катеров, яхт).

## Согласно большинству правил страхования маломерных судов страховым случаем является гибель или повреждение судна и его частей, а также имущества постоянно присутствующего на нем