



Георгий Копылов

Атрибут престижа

Водная гладь сегодня, говоря образно, отражает имиджевые настроения состоятельных россиян, которые все чаще приобретают катера и яхты. И если еще пять лет назад появление яхты или катера собирало толпы зевак, то в наши дни маломерные суда стали неотъемлемой частью столичных водоемов. В связи с этим растет и рынок страхования таких судов.

Все — добровольно

Страхование ответственности собственников маломерных судов в России — дело добровольное. Все нормативно-правовые акты, относящиеся к этим судам, не обязывают судовладельцев страховать свою ответственность. Закон требует лишь регистрации. Согласно положениям государственной инспекции по маломерным судам, государственной регистрации подлежат не только моторные лодки, катера и яхты, но и некоторые безмоторные суда — байдарки грузоподъемностью более 150 килограммов и надувные

лодки грузоподъемностью 230 килограммов.

Однако все зарегистрированные суда считаются транспортными средствами, и поэтому их эксплуатация сопряжена с определенными рисками. Любое транспортное средство может причинить вред окружающей среде, людям, повредить другие транспортные средства и пострадать само. Если принять во внимание стоимость некоторых катеров и яхт, которая достигает сотен тысяч долларов, неудивительно, что судовладельцы все чаще обращаются в страховые компании.

Если говорить о страховании гражданской ответственности, то все чаще одним из основных требований установителей спортивных соревнований становится наличие страховки третьей стороны. Большую роль в этом деле сыграли появившиеся в России яхтенные клубы, которые начинают активно сотрудничать со страховыми компаниями. Особое значение страховка третьей стороны приобретает, когда яхты или катера используются в коммерческих целях.

Однако чаще всего страхуют риски повреждения и

гибели корпуса судна (страхование каско). Как правило, судовладельцы включают в страховку весь корпус и двигатель катера или яхты. Хотя даже по этому виду на сегодняшний день в России застраховано не более 20 % всех яхт и катеров.

Встреча с топляком

В нашей стране пока не сформировалась культура вождения маломерных судов, как в Европе или США. Ни для кого не секрет, что многие судовладельцы не сдают экзамен по вождению, а просто покупают права. Отсюда полное игнорирование всех правил движения на воде. Особая проблема — вождение высокоскоростных катеров в нетрезвом состоянии. Не так давно на Неве пьяный гонщик на катере разбил тримаран, нанеся ущерб 100 тыс. долларов. Реки, озера и водохранилища, где ходят маломерные суда, это зачастую мелководные объекты, а яхты и катера — весьма скоростной вид транспорта. Поэтому нередко яхты попадают на мели, повреждая подвесные моторы, винты и корпус. К тому же многие водоемы сильно загрязнены, и судно может налететь на скрытый под водой предмет и получить серьезные повреждения. «Травмы» корпуса порой приводят к полному или частичному затоплению судна. Такие происшествия нередко создают препятствия судовому ходу, и тогда требуется эвакуация судна. И если транспортное средство не было застраховано, расходы владельца на проведение всех этих мероприятий могут оказаться несопоставимы с его стоимостью. Судите сами: в начале апреля этого года вследствие транспортного происшествия в акватории Черного моря моторная яхта Prestige36 получила повреждения винто-рулевой группы и пробоину в подводной части правого борта, что привело к ее частичному затоплению. По этому страховому случаю крас-