

спорт

## Экстремал защищенный

В последние годы в мировой индустрии развлечений царит мода на экстрим. Его организаторы обычно утверждают: «Мы соблюдаем все меры безопасности». Правда, потом признают: «Но уберечь посетителей от всего не можем». Значит, страховой механизм защиты экстремалов наверняка не будет лишним.

Алексей КРЫЛОВ

### Парковый экстрим

С парками развлечений ситуация самая простая — здесь посетитель сталкивается все-таки не с настоящим экстримом, а лишь с его искусной имитацией.

Вот что говорит об этом Григорий Матушенко, директор по маркетингу парков аттракционов «Восток» (один из них находится в Александровском парке), а по совместительству — президент Ассоциации индустрии развлечений Северо-Запада: «Наша сфера деятельности очень слабо регулируется законами, а долгие годы вообще никем не контролировалась. Обязательной сертификации аттракционов не предусмотрено, страхования — тоже. ЧП здесь, как и в любом деле, где участвует техника, время от времени случаются. Бывает это примерно 1 раз в год на всю Россию».

Что могут предложить в условиях правового вакуума опытные страховые компании?

«В принципе, возможны два пути, — объясняет заместитель генерального директора общества страхования жизни «Прогресс Нева» Андрей Майданик. — Во-первых, страхование гражданской ответственности владельцев развлекательного центра. Во-вторых, организаторы развлечений могут попытаться возложить заботу о страховой защите на самих посетителей и предлагать им оформить полис страхования от несчастных случаев прямо рядом

с каруселью. Только второй путь более трудоемок — необходимо заполнять полис для каждого посетителя. Поэтому, хотя такие запросы к нам время от времени поступают, в парках работать мы пока не начинали».

Из вышеописанных вариантов руководители «Востока» выбрали один — страхование своей гражданской ответственности перед третьими лицами. Ее лимит по одному страховому случаю составляет 1 млн руб. (это максимальная сумма, выплачиваемая в случае смерти пострадавшего).

«Я абсолютно уверен в безопасности, — говорит Григорий Матушенко, — а полис нужен для имиджа, чтобы сказать любому, кто спросит: у нас все застрахованы!» По его сведениям, таких «ответственных» операторов в России примерно 30-40% от общего числа.

Новомодные аттракционы, будучи товаром дорогим и «штучным», оседают, в основном, в крупных городах, где у них есть шанс окупиться. А вот, например, до Ленобласти они, за редким исключением, не добираются. Это значит, что в загородных парках работают преимущественно старые, оставшиеся еще с советских времен аппараты, более опасные просто в силу своего преклонного возраста. Наша попытка обзвонить загородные парки аттракционов и договориться об интервью успехом не увенчалась. Складывалось впечатление, что телефонные собеседники не совсем



понимают, о чем их спрашивают («какая ответственность?»). Это предположение нам подтвердили и в петербургском филиале СО «РЕСО-Гарантия», известном своим высоким проникновением на рынок областного страхования. «Обычно центры загородных развлечений не страхуют свою гражданскую ответственность перед посетителями, — сообщила Алина Кунакова, руководитель центра обслуживания клиентов филиала. — Они не проявляют активности, потому что нет судебных прецедентов, когда приходилось бы выплачивать значительные суммы пострадавшим».

### Настоящий экстрим

Если на аттракционах траектория полетов ограничена их конструкцией, то с летательными аппаратами, парашютами, гоночными устройствами и водными лыжами ситуация более серьезная, так как при катании на них велик элемент случайности (волна, ветер, другой летящий мимо экстремал), да и от мастерства самого любителя острых ощущений тоже многое зависит.

Воздушный кодекс РФ предусматривает для владельцев всех летательных аппаратов — и даже для парапланеристов с моторчиком за спиной — обязательное страхование их гражданской ответственности перед третьими лицами с минимальным лимитом в размере 2 МРОТ (то есть 200 руб.) за 1 кг летного веса. То есть весит ваш самолетик 1,5 тонны — страхуйте свою ответственность на 300 тыс. руб. Больше можно, меньше — нет.

«Тут мы подходим к первой проблеме, — рассказывает директор петербургского филиала страховой группы «СОГАЗ» Игорь Акулин. — Воздушный кодекс и, соответственно, правила всех страховых компаний требуют, чтобы летательный аппарат имел сертификат летной годности. Но у дельтапланов, парапланов и т. п. таких сертификатов, как правило, нет, как нет и у многих легких

самолетиков. То есть страховать их мы не имеем права».

Но энтузиазм «малых авиаторов» пробивает эту преграду. Так, директор клуба сверхлегкой авиации «Арго» Владимир Марказен, зная всех своих коллег в Петербурге, уверенно утверждает, что ответственность большинства из них застрахована. Например, в клубе «Арго», члены которого летают на 2-местных моторных дельталетах, ответственность за каждый застрахована на 180 тыс. руб. (100 тыс. — за пилота, 80 тыс. — за пассажира). Обходится полис в 1 тыс. руб. в год (0,56%), что может считаться довольно низким тарифом.

Страховщик клуба «Арго» — группа «СОГАЗ» — в лице заместителя директора петербургского филиала Марины Сивицкой объясняет это просто: страхованием авиационных рисков в Санкт-Петербурге занимаются немногие компании (из-за отсутствия лицензий и специалистов), а те, кто занимается, прекрасно знают своих клиентов, их «аварийную» историю, поэтому тариф назначают «по заслугам» — для каждого авиаклуба и каждой авиакомпании он персональный.

Вторая проблема заключается в том, что неясен страховой статус парашютистов: по Воздушному кодексу эксплуатант (перевозчик) несет за них ответственность только до тех пор, пока они находятся на борту. Летные клубы решают эту проблему просто: вносят прыгуна либо в список членов клуба, либо в список гостей, а перед прыжком вписывают их в полетный лист.

По мнению Игоря Акулина, этой процедуры недостаточно для того, чтобы страхование ГО пилота распространялось на парашютиста, и рекомендует последним самостоятельно страховать от несчастного случая.

Многие клубы оказывают в этом помощь прямо на поле, приглашая туда агента своей страховой компании. Разброс страховых тарифов весьма широк — от 0,1% до 5% от страховой суммы,

которую петербуржцы обычно устанавливают в пределах от 10 тыс. до 50 тыс. руб. (этот максимум наследники прыгуна получают в случае его смерти) и никогда — больше 100 тыс. руб. То ли ценят себя дешево, то ли после оплаты прыжка (от 800 руб.) у большинства из них уже не остается денег.

Тариф зависит от страховой истории клуба, от количества запланированных прыжков (единственный или несколько за день), от платежеспособности прыгуна и от того, насколько он выглядит «безбашенным». Например, на условиях анонимности один сотрудник страховой компании объяснил нам: «Если парашютист хочет застраховаться на необычно большую сумму — 200 тыс. руб. и выше — значит, собирается что-то отбучить. Мы ему тариф и поднимаем».

И наконец, последнее — о картингах, квадрациклах и т. п. Как нам сообщили в Автомобильном клубе России, с ними ситуация самая непонятная. Законов, как и в аттракционном бизнесе, пока нет, крупные операторы отсутствуют, а желание покататься на таких машинах возникает, как правило, спонтанно, поэтому полисом страхования от несчастного случая клиенты обычно не запасаются. Самый надежный совет тому, кто захочет погонять на таких игрушках — соблюдать все правила пользования и слушаться инструктора (от себя добавим: инструкторы в таких местах и правда весьма ответственны и принципиальны).

Намного ли дороже страхование от несчастных случаев для экстремалов?

«В нашей компании оно не предусматривает каких-либо специальных коэффициентов или тарифов для любителей «тарзанок» и прочих разовых экстремальных развлечений, — говорит Андрей Майданик. — Повышающие коэффициенты существуют для регулярных занятий определенными видами спорта».

